

EXCLUSIF LES RABAIS POSSIBLES SUR 162 MODÈLES DE SUV NEUFS

Auto Plus

CROSSOVERS

N°37

LE MAGAZINE LE PLUS COMPLET SUR LES VÉHICULES DE LOISIRS ET LES

M O N T R E

SUV



COMPARATIF

LE CITROËN C3 AIRCROSS FACE À SES 10 RIVAUX

HORS-SÉRIE



LA RÉVOLUTION

>NOTRE ESSAI
EXCLUSIF

>NOTRE
MATCH FACE
AU DUSTER

DACIA BIGSTER !

**LES NOUVEAUTÉS
DE LA RENTRÉE**

CITROËN C5
AIRCROSS

ALPINE
A390 SUV



GUIDE EXCEPTIONNEL

214



**58
PAGES !**

CROSSOVERS ET SUV TESTÉS

TOUS LES MODÈLES DU MARCHÉ À L'ESSAI

L 14813 - 37 - F : 4,95 € - RD



D : 5,50€ - BEL : 5,50€ - ESP : 5,50€ - GR : 5,50€ - DOM S : 5,90€ - ITA : 5,50€ - LUX : 5,50€ - PORT CONT : 5,50€ - CAN : 6,95\$CAN - MAR : 55DH - TOM S : 650CFP - CH : 6,50\$S - TUN : 120TU

V O L V O

INSPIRÉ PAR VOUS, PERFECTIONNÉ POUR VOUS.

Plus innovant, plus élégant, toujours aussi emblématique. Le Volvo XC60 Hybride rechargeable se réinvente avec un design raffiné, une connectivité intelligente avec Google intégré* et les dernières technologies de sécurité avancées pour s'adapter à chacun de vos trajets en toute sécurité.

VOLVO XC60

NOUVELLE GÉNÉRATION



A 23g CO₂/km

B
C
D
E
F
G

*Google, Google Play, Google Maps sont des marques déposées de Google LLC.

Modèle présenté : Volvo XC60 T6 AWD Ultra Dark avec options.

Consommation : 1L/100 km – CO₂ rejeté 23 g/km. Autonomie électrique (cycle mixte WLTP) : 81 Km.

Valeurs données selon le cycle mixte WLTP qui peuvent varier selon la conduite et l'environnement. Plus d'informations sur volvocars.fr

VOLVOCARS.FR

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

VOLVO MARNE-LA-VALLÉE
6 Rue de Fontenelle
77144 Montévrain
01 64 77 33 10

VOLVO CHENNEVIÈRES
102 Route de la Libération
94430 Chennevières-sur-Marne
01 45 93 04 00

VOLVO PARIS 11e
61 Bd Richard Lenoir
75011 Paris
01 43 55 00 78

VOLVO MELUN
48 Rte Départementale 306
77240 Vert-Saint-Denis
01 64 09 61 91

VOLVO FONTAINEBLEAU
4 Av. du Général de Gaulle
77210 Avon
01 60 74 57 77

VOLVO CHARLEVILLE
23 Rue Paulin Richier
08000 Charleville-Mézières
03 24 42 48 00

VOLVO THIONVILLE
2 rue Camille du Gast
57100 Thionville
03 82 50 17 17

DES CONCESSIONS DU GROUPE AUTOSPHERE

LE PREMIER SUV ALPINE EST PRÊT !

Pour faire le buzz à l'occasion de ses 70 ans, Alpine s'apprête à lever le voile sur les lignes définitives de son très attendu A390. Présenté sous la forme d'un show-car baptisé A390_β au dernier Mondial de l'automobile, ce premier crossover signé Alpine est à mi-chemin entre une berline surélevée et un SUV. Une nouveauté majeure sur laquelle le groupe Renault mise pour attirer une clientèle, plus large et plus familiale, qui roule actuellement en Audi, BMW, Porsche ou Tesla. Auto Plus SUV vous révèle en avant-première le style extérieur de l'A390 de série, qui reste fidèle à plus de 80% à celui du prototype éponyme montré au salon de Paris. Son allure de berlinette haute sur pattes, compte tenu de son gabarit imposant de 4,60 m de longueur pour 1,90 m de hauteur, et son pavillon plus bas que celui



d'un SUV classique, sautent aux yeux sur nos illustrations. L'ouverture à l'avant, qui canalise le flux d'air le long du capot, témoigne du soin apporté par la marque dieppoise à l'aérodynamisme. À l'arrière, le bouclier, qui comprend un diffuseur et des dérives latérales, ainsi que le petit béquet intégré à la base de la lunette concourent eux aussi à optimiser l'autonomie de cette A390, qui sera 100% électrique.

Branchée, mais sportive grâce à un calibrage des liaisons au sol lui offrant un comportement affûté, ainsi qu'à ses sièges spécifiques, sa commande de boîte déplacée sur la console centrale, son volant à méplat, ou encore son fameux bouton rouge permettant d'obtenir un boost temporaire de puissance. On a hâte de la voir enfin arriver sur nos routes à l'automne prochain ! **Olivier Bernis**



Auto Plus

HORS-SÉRIE SUV 2025



axel springer

Pour joindre votre correspondant, composez le 01 41 33 suivi de son numéro de poste.

RÉDACTION

Rédacteur en chef: Olivier Bernis (5160).
 Chef de service: Franck Mozzanini,
 Assistante de la rédaction: Karine Roumestand (5394).
 Rédaction: Services essais et nouveautés d'Auto Plus,
 Pierre Audemar (enquête remises). Mesures: Frédéric Haas
 Couverture et maquette des pages 3 à 63 : M&Cie.
 Maquette des fiches essais et photogravure: Rip Consulting
 60, avenue Charles de Gaulle 92200 Neuilly-sur-Seine
 Responsable du service photo: Philippe Tissier/Pilou.
 Cheffe du service photos: Anne Séchet.

PUBLICITÉ

■ PUBLICITÉ COMMERCIALE
 Directrice générale: Elodie Bretaudeau-Fontelles
 Directeur du pôle automobile: Franck Graisset
 Directrice adjointe du pôle automobile: Anne Buré-Emmel (2921).
 Responsables planning: Angélique Consoli (5352),
 Stéphanie Guillard (5350).
 Trafic: Laurie Benevent, Lea Joya
 ■ PUBLICITÉ MARCHÉS DIRECTS
 Directrice de publicité: Julie Aldabo (5545).

MARKETING

Directrice marketing: Sylvie Siguret (5885).
 Responsable marketing: Frédérique Gasbarian (5777).

DIFFUSION & ABONNEMENTS

Directeur marketing clients/diffusion: Germain Perinet

■ ABONNEMENTS

Directrice marketing direct: Catherine Grimaud
 Chef de groupe: Davina Champagne
 Chef de produit: Julie Duarte

■ VENTES AU NUMÉRO

Responsable du service Diffusion: Philippe Merrien
 Responsable des ventes: Mélanie Caillé

DIRECTION

Éditeur: Editions Reworld Axel Springer (ERAS).
 Siège social: 40, avenue Aristide Briand - CS 10024 -
 92 277 Bagneux Cedex
 Actionnaires: Président Reworld Media France
 (RCS Nanterre 477 494 371) et Axel Springer France
 (RCS Paris 440 097 004)

Actionnaires: Gautier Normand
 et Patrick Wehrmann
 Directeur de la publication: Gautier Normand.
 Directeur exécutif: Stéphane Hitaïan.
 Éditeur du pôle auto: Tommaso Albinati.

FABRICATION & IMPRESSION

Directeur des opérations industrielles: Bruno Matillat
 Photogravure couverture: Compos Juliot.
 Imprimeur: RotoFrance.
 Numéro ISSN: 2493-4992.
 Numéro CPPAP: 1024 K 85544.
 Dépôt légal: mai 2025.



LE TRI
+ FACILE



SOMMAIRE

NOUVEAUTÉS

- 6 Alpine A390
- 10 Citroën C5 Aircross
- 14 Renault Espace restylé
- 16 Toyota C-HR+

ESSAIS

- 18 Essai. Dacia Bigster
- 22 Match. Dacia Duster contre Dacia Bigster
- 26 Essai. Le Tesla Model Y restylé
- 30 Comparatif.
La Citroën C3 Aircross face à ses rivales
- 38 Essai. Le Volkswagen Tayron
- 42 Match. Kia EV3 contre Peugeot E-2008
- 46 Essai. Vie quotidienne en Renault Rafale
- 48 Dossier. Quel Toyota Yaris Cross choisir ?
- 52 Essai.
L'Opel Grandland hybride rechargeable
- 56 Essai. Le Byd Atto 2

GUIDE D'ACHAT

- 61 Sommaire
- 62 Le hit-parade des remises
pour l'achat d'un SUV
- 64 D'Alfa Romeo à XPeng,
45 marques et 214 modèles

42



LE GUIDE D'ACHAT

ABARTH	
64	600 E 51 KWH 240 CH
AIWAYS	
64	U5 204 CH
64	U6 218 CH
ALFA ROMEO	
65	JUNIOR EDCT6 136 CH
65	JUNIOR ELETTRICA 280 CH
65	TONALE 1.5 HYBRID 130 TCT
65	TONALE 1.5 HYBRID 160 VGT TCT
65	STELVIO 2.2 D 160 AT8
AUDI	
66	Q2 30 TFSI 116
66	Q3 35 TFSI 150 Mild Hybrid S tronic
66	Q3 RS 2.5 TFSI QUATTRO S TRONIC
67	Q3 35 TDI
67	Q3 SPORTBACK 35 TFSI S TRONIC
67	Q3 SPORTBACK 40 TFSI QUATTRO S LINE
67	Q3 SPORTBACK 40 TDI QUATTRO S TRONIC 200
68	Q4 E-TRON 45
68	Q5 TFSI 204 HYBRIDE QUATTRO
68	Q4 SPORTBACK E-TRON 45
69	SQ6 E-TRON 489
69	SQ8 4.0 BITFSI 507
BMW	
69	X1 SDRIVE 20I
69	X1 XDRIVE 25 E
70	X1 XDRIVE 30 E
70	X2 SDRIVE 20I
70	X1 SDRIVE18D
71	IX2 EDRIVE 20
71	X3 20 XDRIVE
71	X4 XDRIVE 20D
71	IX XDRIVE 60
72	X5 XDRIVE 50E
72	XM 4.4V8 653
BYB	
72	ATTO 3 204 CH
72	SEAL U 218 CH
73	SEALION 7 91 KWH 530 CH
73	TANG FLAGSHIP 7 PLACES
CADILLAC	
73	LYRIQ 600 E4
CITROËN	
74	C5 AIRCROSS HYBRID 136 E-DCS6
CUPRA	
74	FORMENTOR 1.5 ETSI HYBRID 150 CH
74	TAVASCAN 286 V
74	TERRAMAR 1.5 EHYBRID 272

DACIA	
75	DUSTER ECO-G 100
DS AUTO	
75	DS 3 E-TENSE
75	DS 4 HYBRIDE 145
75	DS 7 BLUEHDI 130 EAT8
FIAT	
76	600 1.2 HYBRID 100 DCT6
76	600 E 54 KWH 156
FORD	
76	PUMA 1.0 ECOBOOST HYBRID 170 POWERSHIFT
76	EXPLORER EXTENDED RANGE 286
77	KUGA 2.5 DURATEC 180 HYBRID FLEXIFUEL
77	MUSTANG MACH-E GT EXTENDED RANGE
77	CAPRI EXTENDED RANGE 286
HONDA	
78	E:NY1
78	HR-V E:HEV
78	CR-V E:PHEV 184 CH
78	ZR-V E:HEV 2.0I-MMD
HYUNDAI	
79	INSTER 49 KWH 115
79	BAYON 1.0 T-GDI 100
79	KONA HYBRID 129
80	KONA ELECTRIC 217
80	TUCSON 1.6 T-GDI 215 HYBRID
80	IONIQ 5 63 KWH 170
81	IONIQ 9 218 CH
81	SANTA FE 1.6 T-GDI 253 PLUG-IN HTRAC
INEOS	
81	GRENADIER UTILITY WAGON (2 PL.) 3.0
JEEP	
82	AVENGER 1.2 TURBO E-HYBRID 110
82	AVENGER 156 CH ELECTRIQUE
82	RENEGADE 4XE 240 PHEV
83	COMPASS 4XE 240 PHEV
83	WRANGLER 4XE PHEV 380
KIA	
83	XCEED 1.5 T-GDI 140
83	STONIC 1.0 T-GDI 100
84	NIRO HYBRIDE 129
84	NIRO 1.6 GDI PHEV 171
84	NIRO EV 64,8 KWH 204
84	SPORTAGE 1.6 CRDI 136 MHEV 4X2
85	SPORTAGE 1.6 T-GDI PHEV 245
85	EV3 81 KWH 204
85	EV6 77,4 KWH 4X2 229
86	EV6 GT 77,4 KWH 4X4 585
86	EV9 204
86	EV9 385

LAND ROVER	
87	RANGE ROVER EVOQUE P270E
87	DISCOVERY SPORT P270E
87	DISCOVERY D350 MHEV
87	DEFENDER 90 P525
88	DEFENDER 130 P425
88	RANGE ROVER SPORT P460E
88	RANGE ROVER VELAR P400E
88	RANGE ROVER P615
LEAPMOTOR	
89	C10 67 KWH 218 CH
LEXUS	
89	LBX 136 CH
89	UX 300H
90	NX 350H 4WD
90	RZ 450 E
90	RX 450H
LOTUS	
91	ELETRE 900 SPORT
MASERATI	
91	GRECALE FOLGORE
LYNK&CO	
91	01 PHEV 280 CH CORE
MAZDA	
91	MX-30 R-EV
92	CX-60 2.5 E-SKYACTIV PHEV 327
92	CX-80 2.5 E-SKYACTIV PHEV 327 AWD
MERCEDES	
92	GLA 180
92	GLA 250 E HYBRID EQ
93	GLB 200
93	EQB 250
93	GLC 300 E HYBRID EQ 4MATIC
93	GLC 220 D 4MATIC
94	GLC COUP 300 DE HYBRID EQ 4MATIC
94	GLE 300 D 4MATIC
94	GLE COUP 350 DE HYBRID EQ 4MATIC
94	GLS 450 D 4MATIC
95	EQE SUV 350 4MATIC
95	EQS SUV 450 4MATIC
MG	
95	MG ZS HYBRID 197
95	MG EHS PHEV 272
MINI	
96	ACEMAN SE 218
96	COUNTRYMAN COOPER SE ALL4 313
MITSUBISHI	
96	ASX 1.3 DI-T MHEV 140
96	ECLIPSE CROSS 2.4 PHEV 188
NISSAN	
97	JUKE 1.6 HYBRIDE 143
97	QASHQAI MILD HYBRID 140
97	X-TRAIL E-4ORCE 213
97	ARIYA 63 KWH 218
OPEL	
98	MOKKA 1.2 TURBO 130 BVA
98	FRONTERA HYBRID 1.2 TURBO 136
98	GRANDLAND HYBRID 136
PEUGEOT	
99	2008 1.2 PURETECH 100
99	E-2008 54 KWH 156 CH
99	E-3008 73 KWH 210 CH
100	5008 HYBRID 136 E-DCS6
100	3008 HYBRID 145 E-DCS6
100	E-5008 210 CH
PORSCHE	
101	MACAN 4
101	MACAN TURBO
101	CAYENNE
102	CAYENNE COUP
102	CAYENNE COUP E-HYBRID
102	CAYENNE TURBO E-HYBRID
RENAULT	
103	CAPTUR 1.0 TCE 100 GPL
103	ARKANA 1.6 E-TECH FULL HYBRID 145
103	SCENIC E-TECH EV87 220
104	AUSTRAL 1.2 MILD HYBRID ADVANCED 130
104	SYMBIOZ
105	RAFALE E-TECH FULL HYBRID 200
105	ESPACE E-TECH FULL HYBRID 199

SEAT	
106	Arona 1.0 TSI 95
106	Arona 1.5 TSI 150 DSG7
106	Ateca 1.0 TSI 115
106	Ateca 2.0 TDI 150 DSG7
SERES	
107	3 53,7 KWH
SKODA	
107	KAMIQ 1.0 TSI 95
107	KAMIQ 1.0 TSI 116
107	KAMIQ 1.5 TSI 150 DSG7
108	KAROQ 1.0 TSI 116
108	KAROQ 1.5 TSI 150
108	KAROQ 1.5 TSI 150 DSG7
108	KODIAQ 1.5 TSI 150 HYBRID
109	KODIAQ 2.0 TDI 150
109	ELROQ 85 285 CH
109	ENYAQ 85 286 CH
109	ENYAQ COUP 85X 286 CH
SMART	
110	SMART #1 66 KWH 272 CH
110	SMART #1 66 KWH 428 CH
110	SMART #3 66 KWH 272 CH
SUBARU	
111	SOLTERRA EV AWD 218
SUZUKI	
111	VITARA 1.4 BOOSTERJET HYBRID
111	S-CROSS 1.4 BOOSTERJET HYBRID
TESLA	
112	MODEL X 97 KWH 1020 CH
112	MODEL Y 79 KWH 410 CH
112	MODEL X 97 KWH 670 CH 4X4
113	MODEL Y 60 KWH 299 CH
TOYOTA	
113	YARIS CROSS HYBRIDE 116
113	YARIS CROSS HYBRIDE 130 AWD
113	C-HR HYBRIDE 140
114	C-HR HYBRIDE 200 AWD-I 197 CH
114	C-HR HYBRIDE RECHARGEABLE 225
114	BZ4X 204 CH 2WD
114	RAV4 2.5 HYBRID 218 CH 2WD
115	LAND CRUISER 204 D-4D
115	RAV4 HYBRIDE RECHARGEABLE 306
115	HIGHLANDER 2.5 HYBRIDE 248 CH
VOLKSWAGEN	
116	T-CROSS 1.0 TSI 95
116	T-CROSS 1.0 TSI 115 DSG7
116	T-CROSS 1.5 TSI 150 DSG7
116	T-ROC 1.0 TSI 116
117	T-ROC 1.5 TSI 150 DSG7
117	T-ROC CABRIOLET 1.0 TSI 116
117	TAIGO 1.0 TSI 95
117	TAIGO 1.5 TSI 150 DSG7
118	ID.4 PRO 286
118	ID.5 PRO 286
118	ID.4 GTX 340
118	ID.5 GTX 340 CH
119	TIGUAN 1.5 EHYBRID 272
119	TIGUAN 1.5 ETSI 150 DSG7
119	TIGUAN 2.0 TDI 150 DSG7
119	TAYRON 1.5 ETSI 150 DSG7
120	TOUAREG EHYBRID 381
120	TOUAREG EHYBRID 462
VOLVO	
120	XC40 B4 197
120	EX40 SINGLE
121	EX30 SINGLE EXTENDED RANGE 272 CH
121	EX40 SINGLE EXTENDED RANGE 252 CH
121	XC60 T6 AWD
122	XC90 RECHARGE T8 AWD
122	EX90 TWIN PERFORMANCE 517 CH
XPENG	
122	G6 AWD PERFORMANCE
122	G9 AWD PERFORMANCE



Alpine A390



LES DERNIERS PRÉPARATIFS

En attendant la révélation des photos officielles de l'A390, le premier crossover signé Alpine, *Auto Plus SUV* vous dévoile ses lignes définitives. Un modèle important pour la marque sportive du groupe Renault, qui doit lui permettre de conquérir de nouveaux clients habitués à rouler en Audi, BMW, Porsche ou Tesla.

Par Julien Sarboraria

Le compte à rebours est lancé. La présentation de l'A390 est programmée pour le 27 mai prochain à Dieppe, fief d'Alpine, où ce véhicule sera d'ailleurs produit. La date n'a pas été choisie par hasard : elle coïncide avec les festivités du 70e anniversaire de la marque, qui sera célébré en grande pompe quelques jours plus tard (du 30 mai au 1^{er} juin). Pas sûr que la surprise enchante tous les amateurs des voitures au "A fléché". Depuis la présentation du show-car A390_β au dernier Mondial de l'auto à Paris, les avis divergent sur ce modèle à mi-chemin entre berline surélevée et SUV. Mais Alpine n'a pas vraiment le choix. Elle ne peut pas se limiter éternellement à des

segments de niche. Ce n'est pas une question de résultats – son chiffre d'affaires a triplé depuis 2020 – mais bien de notoriété et d'expansion. Pour attirer une clientèle plus large et plus familiale, elle doit donc explorer des marchés plus porteurs, comme l'ont fait Porsche avec le Cayenne ou Lamborghini avec l'Urus.

Des évolutions dans le détail

Dès lors, sans faire une croix sur ses "vrais" modèles sportifs (future A110, retour de l'A310), Alpine mise sur l'A390 pour répondre à ce besoin de polyvalence. Comparé au concept-car éponyme (voir encadré ci-contre), le modèle de série perd 10 cm en longueur (environ 4,60 m), tout en conservant

une largeur similaire (1,90 m). Son pavillon, plus bas que celui d'un SUV classique, et sa silhouette élancée lui confèrent une allure de berlinette surélevée, bien en phase avec les tendances actuelles. Lors de la présentation de l'A390_β, Sovany Ang, directrice de la performance produit chez Alpine, annonçait un style extérieur fidèle à environ 85 % au modèle définitif. Effectivement, la ressemblance est frappante. A croire que le show-car a été conçu après le véhicule de série ! Les différences se jouent principalement dans les détails. Exit les caméras en guise de rétroviseurs extérieurs, les grandes jantes de 23" et l'aileron central qui s'étirait du toit jusqu'à la lunette arrière. Les portes à ouverture antagoniste laissent



ILLUSTRATION

**Auto
Plus**

L'A390 affichera une longueur d'environ 4,60 m (VW ID.4, Audi Q4...). Sa signature lumineuse est assez chargée, sans doute pour atténuer visuellement la hauteur du véhicule. Remarquez également le bossage sur le toit. Ce dernier pourra être noir sur certaines versions.

aussi place à des ouvrants classiques. Les poignées avant sont affleurantes, alors que celles de l'arrière sont implantées dans le montant, comme pour rappeler l'entrée d'air de l'A110. Les phares, absents sur le prototype, prennent place dans les écopes latérales, tandis que l'entrée d'air inférieure a été entièrement revue. La signature lumineuse avant reste inchangée : large bandeau (désormais scindé en trois parties), quatre petits feux en clin d'œil à la berlinette, multitude de triangles ajourés dans le bouclier. Sans oublier le lettrage rétroéclairé de la marque. Ça fait beaucoup ! A l'arrière, l'éclairage ne joue pas plus dans la sobriété. Témoin du soin apporté à l'aérodynamisme, l'A390 conserve une ouverture à l'avant, cana-



Elle roule déjà !

Preuve que le projet est bien avancé, la future Alpine a été aperçue cet hiver sur la route (ou plutôt dans la neige !). Malgré le camouflage, la silhouette de la voiture se distingue facilement. L'A390 sera un modèle 100 % électrique, animé par trois moteurs (dont deux à l'arrière) développant une puissance totale avoisinant les 400 ch, selon nos estimations. Sa batterie d'environ 90 kWh permettrait une autonomie proche de 600 km.

SCOOP




NENI BRESSE

En bref

- **Lancement:** automne 2025
- **Longueur:** 4,60 m environ
- **Moteurs électriques:** 400 ch *
- **Tarif:** à partir de 70 000 € *

* Estimation Auto Plus SUV.

► lisant le flux d'air le long du capot. A l'arrière, le bouclier comprend un diffuseur et des dérives latérales et un petit béquet sera intégré à la base de la lunette. Tout cela dans le but d'optimiser l'autonomie. Car oui, ce modèle sera bel et bien 100 % électrique. Il partagera d'ailleurs sa plate-forme avec le Renault Scenic E-Tech, mais Alpine promet un recalibrage des liaisons au sol, afin d'offrir un comportement plus affûté. On peut faire confiance à la marque, tant le travail effectué sur la petite A290 (qui reprend la base technique de la R5) se montre convaincant. D'autant que l'A390 pourra compter sur trois moteurs électriques (un à l'avant, deux à l'arrière) et sur une botte secrète: l'Active Torque Vectoring. Cette technologie, notamment utilisée par Porsche, permet de moduler

le couple envoyé à chaque roue arrière pour limiter l'inertie et améliorer l'agilité dans les virages.

Proche du Scenic à l'intérieur

Si le design extérieur de l'A390 tranche radicalement avec celui du Scenic, les similitudes seront bien plus marquées dans l'habitacle. L'agencement intérieur devrait en effet être très proche de celui du Renault, même si l'ambiance sera plus cossue, pour justifier l'écart de prix. A l'image du duo R5/A290, quelques touches viendront renforcer son ADN sportif: sièges spécifiques, commande de boîte déplacée sur la console centrale, volant à méplat... Sans oublier le fameux bouton rouge, permettant d'obtenir un boost temporaire de puissance. ■

ILLUSTRATION

**Auto
Plus**

Les poignées de porte arrière, dissimulées dans les montants, rappellent par leur forme l'entrée d'air de l'A110. Le diffuseur et les dérives latérales, positionnées aux extrémités du bouclier, contribuent à améliorer l'aérodynamisme.



Fidèle au show-car A390_β

Présenté lors du dernier Mondial de l'auto à Paris, l'A390_β annonçait assez fidèlement le premier crossover d'Alpine, attendu sur nos routes à l'automne prochain. Du moins extérieurement, car son habitacle restait très conceptuel avec ses portes à ouverture antagoniste, sa position de conduite proche de la Formule 1, son volant rétractable et son plancher en carbone recyclé. L'A390 de série s'inspirera de la planche de bord du Scenic E-Tech.



NOUVEAU CITROËN C5 AIRCROSS

DU MIEUX ET
DES REGRETS

L'actuel Citroën C5 Aircross



N. SOLER



En plus d'arborer un design original, les feux arrière sculptés jouent aussi un rôle aérodynamique. Le mot Aircross n'est plus accolé à C5.



Voici la face de la version hybride. Les déclinaisons électriques s'en distinguent par l'absence d'ouverture dans le bouclier.

Le C5 Aircross de deuxième génération gagne en style et en habitabilité, mais il rentre dans le rang en ce qui concerne la modularité et les aspects pratiques. Voici nos premières impressions.

L'actuel Citroën C5 Aircross



N. SOLER

Par Julien Sarboraria



Parmi les sept couleurs de carrosserie disponibles, ce gris-bleu est inédit chez Citroën. La teinte verte du concept-car pourrait arriver au catalogue dans une nuance légèrement plus bleutée.

PHOTOS: A. SAUNIER

Face verticale, signature lumineuse en trois parties, nouveau logo: le C5 Aircross adopte les derniers codes de la marque, inaugurés par les C3 et C3 Aircross. Le SUV compact reste assemblé à Rennes. Selon Citroën, une version 7 places n'est pas à l'ordre du jour.

L. LACOSTE

Le concept C5 Aircross



Pas facile de se faire une place sur le marché très disputé des SUV compacts, surtout face à un modèle aussi populaire que le Peugeot 3008. Le C5 Aircross en sait quelque chose. Malgré ses qualités (grand confort, modularité astucieuse), il est toujours resté dans l'ombre de son cousin, avec des ventes nettement inférieures. Même le profond restylage, opéré à l'été 2022, n'a pas suffi à inverser la tendance. Citroën entend bien prendre sa revanche avec cette nouvelle génération, attendue à la rentrée prochaine. Fini les rondeurs, place à des lignes plus tendues, assez fidèles à celles du concept-car présenté au Mondial de l'auto, à l'automne dernier. On y retrouve le design de l'avant, avec la signature lumineuse à trois segments et la poupe très verticale, ainsi qu'un épaulement bien marqué des ailes. Les feux arrière "flottants" ont également été conservés. Moins saillants que sur le prototype, ils apportent une touche d'originalité bienvenue, tout en améliorant – selon Citroën – l'aérodynamisme. Finalement, les principales concessions concernent les optiques, moins effilées, et les poignées de porte, classiques et non plus affleurantes. Quant à la teinte du show-car, d'un vert éclatant, la marque nous assure envisager de la mettre au catalogue dans une version plus bleutée. Elle a même déjà un nom: "Incredible Green".

Un gabarit en nette hausse

Par rapport au modèle actuel, le nouveau C5 Aircross est nettement plus imposant. Il gagne 15 cm en longueur (4,65 m) et 5 cm en largeur (1,90 m).



En bref

- **Lancement:** septembre 2025
- **Longueur:** 4,65 x 1,90 x 1,66 m
- **Moteurs hybride:** 145 ch
- **Hybride rechargeable:** 195 ch
- **Électriques:** 210 ch (batterie de 73 kWh), 230 ch (97 kWh)
- **Tarif:** à partir de 34 990 €*
* Estimation Auto Plus SUV.

Le C5 Aircross a gagné 15 cm en longueur. Toutes les versions disposent de suspensions à butées hydrauliques progressives.

PHOTOS: A. SAUNIER



N. SOLER

L'actuel Citroën C5 Aircross



► Des dimensions supérieures à celles du Dacia Bigster (4,57 m) et à ses deux rivaux français: le Peugeot 3008 (4,54 m) et le Renault Austral (4,51 m). Sur le plan technique, alors que son petit frère, le C3 Aircross, repose sur la plateforme Smart Car, destinée aux modèles d'entrée de gamme du groupe Stellantis, le C5 Aircross hérite, lui, de la base technique moderne du Peugeot 3008 (STLA Medium). De quoi profiter d'aides à la conduite plus sophistiquées (changement de voie semi-automatique, vision à 360° par caméras...), et proposer une large gamme de motorisations. Parmi ces dernières, deux versions 100 % électriques de 210 et 230 ch, la seconde promettant jusqu'à 680 km d'autonomie (selon Citroën) grâce à sa grande batterie de 97 kWh. A noter que, contrairement au 3008, le C5 Aircross ne bénéficiera pas de la version 4x4 de 320 ch. En thermique, on retrouve le fameux trois cylindres 1.2 turbo de 145 ch associé à une hybridation 48 V, ainsi qu'un inédit bloc hybride rechargeable de 195 ch, capable de parcourir





On est davantage séduit par l'ambiance chaleureuse que par la qualité perçue des matériaux. L'implantation des tweeters (haut-parleurs aigus) en excroissance à chaque extrémité de la planche de bord est originale. Aux places avant, on peut profiter de sièges chauffants, massants et ventilés, tandis que la banquette peut aussi être chauffante. A noter: aucune sellerie en cuir n'est disponible.



La banquette est confortable. Une commande située à proximité de l'assise permet même d'incliner le dossier: un plus pour les longs trajets.



L'écran tactile de 13"/33 cm est livré de série sur toutes les versions. La console centrale "flottante" libère un grand espace de rangement inférieur.



L'écran des compteurs (10"/25 cm) offre une bonne lisibilité. Reste à voir si ce sera toujours le cas en plein soleil, malgré l'absence de casquette.



Volume: 565 dm³

En renonçant à ses sièges arrière indépendants et coulissants, le C5 Aircross perd en modularité et en aspects pratiques. Mais il progresse en habitabilité grâce à un empattement allongé de 6 cm. Le coffre avance désormais la même capacité quel que soit le moteur. Avec 565 dm³, elle régresse pour l'hybride simple (de 580 à 720 dm³ avant) et progresse pour l'hybride rechargeable (de 460 à 600 dm³).

86 km en mode électrique (batterie de 21 kWh), toujours selon le constructeur. Le diesel, quant à lui, disparaît du catalogue.

Un intérieur inédit

L'habitacle tranche nettement avec le reste de la gamme. Planche de bord horizontale, console centrale surélevée libérant un vaste espace de rangement, nombreux inserts en tissu recyclé: l'ambiance se montre accueillante, même si ce dernier point sert surtout à masquer une qualité des plastiques très moyenne. Comme chez Renault, Citroën opte pour une dalle tactile verticale (13"/33 cm, de série). Mais sans la même réussite. En cause: les commandes de clim' intégrées en bas de l'écran réduisent la surface d'affichage et compliquent l'ergonomie. A l'arrière, le C5 Aircross abandonne ses fameux trois sièges indépendants et coulissants au profit d'une banquette 2/3-1/3 fixe! Seuls les dossiers peuvent un peu s'incliner pour optimiser le confort. Un revers en matière de modularité que la marque justifie par sa volonté de maximiser l'habitabilité, l'un des points faibles de l'ancien modèle. Nos premières mesures confirment un gain de

7 cm pour l'espace aux genoux et de 5 cm pour la garde au toit. Le confort de la banquette est également appréciable à toutes les places, mais la largeur aux coudes reste trop limitée pour accueillir confortablement trois adultes (ou trois sièges auto). Le coffre voit son volume légèrement réduit sur l'hybride simple, tout comme la profondeur de chargement, alors que le seul est un peu plus élevé. Constat inverse sur l'hybride rechargeable avec une capacité en progrès. Enfin, quelle que soit l'énergie, la valeur est désormais identique (565 dm³).

Des prix revus à la baisse

C'est au chapitre budget que le C5 Aircross pourrait marquer des points. Les tarifs ne seront dévoilés qu'en juin, mais Citroën annonce déjà qu'ils seront plus doux que ceux de la génération actuelle. La version de base en hybride 145 ch débutera autour de 35 000 €, soit 3 000 € de moins (hors remise). Un ticket d'entrée plus attractif que ceux des Peugeot 3008 Hybride 145 ch (39 500 €) et Renault Austral restylé (41 800 € en full hybrid 200 ch). Seul le Dacia Bigster parvient à faire mieux, avec un premier prix sous la barre des 30 000 € en version Hybrid 155 ch. ■

Il y a des restylages discrets, et d'autres... beaucoup moins. C'est le cas de celui du Renault Espace, dont toute la face avant a été revue. Et par rapport au modèle actuel, il gagne 3 cm en longueur (4,75 m). Les prix seront annoncés en avril.

PHOTOS: RENAULT



RENAULT ESPACE RESTYLÉ

DES CHANGEMENTS EN RAFALE

L'Espace se met à jour esthétiquement pour mieux s'harmoniser avec les derniers modèles de la marque, Rafale en tête, et reçoit de nouveaux équipements.

Par Julien Sarboraria

Une durée de vie express ! Moins de 24 mois après son arrivée sur le marché, l'Espace passe déjà par la case restylage. Un timing très court, une telle mise à jour intervenant généralement après trois ou quatre ans d'existence. Si Renault a souhaité rapprocher l'échéance, c'est pour mieux harmoniser le design de son SUV sept places avec celui de ses

dernières productions, notamment le Rafale, SUV coupé avec lequel il partage sa base technique. Des gènes communs qui deviennent évidents sur le plan esthétique, au point que l'on peut désormais confondre les deux modèles de face : mêmes phares effilés, même grande calandre, même signature lumineuse en demi-losange. Preuve de l'ampleur de ce lifting, Renault affirme

Les évolutions sont également visibles à l'arrière.

Le hayon a été modifié, tandis que les feux présentent un nouveau design plus dynamique.



L'actuel Renault Espace



N. SOLER

Le dessin de la planche de bord ne change pas, mais la présentation reste moderne. A en croire Renault, les sièges avant seraient plus confortables et l'insonorisation davantage soignée.



Gadget ou vraie innovation? Une caméra intégrée au montant identifie le conducteur pour sélectionner son profil et ses réglages de conduite.



avoir remplacé plus d'un tiers des éléments de carrosserie. Cela concerne notamment le capot, le hayon et les feux arrière, dont le dessin a été simplifié. Enfin, une nouvelle teinte gris bleuté (en photo) fait son arrivée au catalogue.

De nouveaux équipements

Par contraste, l'habitacle est nettement moins dépayçant. Le dessin de la planche de bord ne change pas. Il conserve ses deux écrans de 12"/30 cm chacun, organisés au sein d'une même dalle en forme de "L". Les principales nouveautés concernent les compteurs numériques, dont les graphismes ont été modernisés, ainsi que l'arrivée de selleries inédites et de nouveaux sièges avant, annoncés comme plus enveloppants et offrant un meilleur

maintien latéral. Renault affirme également avoir amélioré l'insonorisation. Un point à vérifier lors des premiers essais de cette version restylée, prévus au début de l'été. Au chapitre des équipements, l'Espace conserve son grand toit panoramique, mais celui-ci dispose désormais d'un verre opacifiant, comme sur le Rafale. Il inaugure aussi une caméra de reconnaissance du conducteur. Son rôle n'est pas de surveiller sa conduite (c'est Renault qui le dit), mais d'ajuster automatiquement les réglages (position du siège et des rétroviseurs, musique préférée...) en fonction des différents profils enregistrés dans le système. Pour le reste, pas de changement par rapport au modèle actuel. L'Espace reste disponible en configuration à cinq ou sept places et conserve sa banquette coulissante

En bref

- **Lancement** : juin 2025
- **L x l x h (en m)** : 4,75 x 1,83 x 1,65
- **Moteur hybride** : 200 ch
- **Tarifs** : à partir de 46 000 € *

* Estimation Auto Plus SUV.

sur 22 cm au deuxième rang, avec dossiers inclinables pour un meilleur confort. Sous le capot, enfin, point de motorisation hybride de 300 ch comme sur le Rafale : la version de 200 ch demeure l'unique choix avec, selon les versions, la possibilité d'opter pour un système à quatre roues directrices afin d'améliorer la maniabilité. ■

Le C-HR+ est un modèle conçu pour l'Europe mais fabriqué au Japon. Si la demande de véhicules électriques augmente, Toyota n'exclut pas d'en lancer la production sur le Vieux Continent.

PHOTOS: D. MEUNIER / TOYOTA

TOYOTA C-HR+

IL S'ATTAQUE AU PEUGEOT E-3008

Nouveau venu parmi les SUV compacts électriques, ce modèle inédit mise sur sa silhouette dynamique et sur une autonomie confortable pour se faire une place sur le marché. Nos premières impressions. Par Julien Sarboraria



Le design du mobilier séduit davantage par sa modernité que par son originalité. La console centrale surélevée libère un espace de rangement supplémentaire. La grande dalle de 14"/35 cm est livrée de série.

Fini les Toyota électriques aux noms imprononçables. Le constructeur japonais revoit sa stratégie en capitalisant sur la notoriété de ses modèles phares pour baptiser ses nouveautés. Ainsi, cet inédit SUV compact, qui aurait pu s'appeler bZ3X puisqu'il s'agit du petit frère du bZ4X, reprend finalement la désignation de l'un des best-sellers de Toyota en Europe et se nomme C-HR+. Malgré un air de famille évident à l'extérieur, les deux véhicules diffèrent sur plusieurs points: la plate-forme, le gabarit (le C-HR+ est plus long de 16 cm), mais aussi l'aménagement intérieur. Le dessin du mobilier est, en effet, calqué sur celui du bZ4X: compteurs surélevés (dont la visibilité peut être gênée par le volant), grande dalle tactile de 14"/35 cm (en série), console centrale haute libérant un grand espace en dessous. La présentation se veut moderne, même si elle

Toyota surfe sur la tendance des SUV coupés. L'illusion est parfaite ici, grâce aux poignées de porte arrière dissimulées dans les montants.



Volume: 416 dm³(1)

Le coffre manque de profondeur et son volume n'a rien d'exceptionnel pour le segment. L'habitabilité est correcte, mais la position des jambes est trop relevée.



5 places

En bref

- **Lancement:** automne 2025
- **LxIxh (en m):** 4,52 x 1,87 x 1,60
- **Moteurs électriques:** 167, 224 et 343 ch (4x4)
- **Tarifs:** à partir de 38 000 €(2)

1. Donnée constructeur.
2. Estimation Auto Plus SUV.

manque un brin d'originalité. Difficile de juger la qualité perçue pour l'instant, le modèle présenté étant encore au stade de prototype.

À l'arrière, l'habitabilité est suffisante mais, comme sur de nombreux modèles électriques, la position des jambes n'est pas idéale à cause d'un plancher trop près de l'assise. Autre regret: un volume de chargement peu généreux, surtout comparé à celui de ses principaux rivaux européens (Peugeot E-3008, Renault Scenic E-Tech, Skoda Elroq).

Jusqu'à 600 km d'autonomie

Avec trois motorisations et deux capacités de batterie, le C-HR+ offre une gamme étoffée. La version d'entrée de gamme développe 167 ch et est alimentée par une petite batterie de 57,7 kWh. De quoi espérer un prix de départ sous la barre des 40 000 € (les tarifs seront dévoilés en septembre). Le moteur de 224 ch, associé à une plus grosse pile de 77 kWh, mise sur une autonomie confortable de 600 km, tandis que la déclinaison de 354 ch à transmission intégrale joue la carte de la sportivité, avec un 0 à 100 km/h abattu en seulement 5s2. Toyota promet par ailleurs un comportement plus dynamique que celui du bZ4X, ce que nous ne manquerons pas de vérifier lors des premiers essais du modèle, prévus en octobre. Enfin, le SUV japonais dispose de tous les équipements attendus sur un modèle électrique (pompe à chaleur, préconditionnement de la batterie, GPS avec planificateur d'itinéraire...), alors que le chargeur embarqué de 11 kW peut passer à 22 kW en option (la batterie accepte par ailleurs 150 kW sur borne rapide). ■

Cet encart d'information est mis à disposition gratuitement au titre de l'article L. 541-10-18 du code de l'environnement. Cet encart est élaboré par CITEO.

***Petit à petit,
tout le monde
fait son tri.***

**ON NE
LÂCHE
RIEN!**

TRIONS SYSTÉMATIQUEMENT

TOUS LES EMBALLAGES ET PAPIERS SE TRIENT

HYBRIDE
DACIA BIGSTER
1.8 HYBRID JOURNEY - 155 CH
31 700 € 31 700 €*


L'ascenseur social façon Dacia

Dacia s'attaque au segment des SUV compacts avec un Bigster spacieux, moderne et toujours proposé au meilleur prix. Mais ses prestations sont-elles à la hauteur de cette catégorie plus disputée que jamais ?

Par Vincent Desmonts

Que l'austère Logan 1 paraît loin ! En l'espace d'une vingtaine d'années, l'offre Dacia s'est enrichie, et la marque vise désormais les segments supérieurs, en s'adressant à une clientèle qui ne peut (ou ne veut) pas suivre l'inflation des tarifs qui a touché toutes les catégories. Dacia s'attaque ainsi au segment des SUV compacts avec ce Bigster, grand frère du Duster. Très grand frère, même, puisqu'il revendique 22 cm de plus que son cadet ! Un gabarit généreux qui se traduit par

un ample espace intérieur, avec un coffre taille XL (546 dm³ annoncés en Hybrid 155, soit 93 dm³ de plus qu'un Duster Hybrid 140, et 116 de plus qu'un Renault Austral Hybrid 200) et des places arrière qui conviendront à tous les gabarits, même si trois adultes devront jouer des coudes pour s'y installer. Le Bigster reçoit une instrumentation numérique 10"/25,4 cm et un grand écran tactile de taille comparable, mais il doit en revanche se contenter de plastiques durs et brillants typiques de Dacia. Franchement inhabi-

tuel pour la catégorie, même s'il ne faut pas oublier que le Bigster s'affiche au bas mot 6000 € moins cher que ses rivaux les plus en vue ! Dans cette finition Journey, il offre en outre une dotation complète, incluant notamment des équipements encore jamais vus sur une Dacia, comme un régulateur de vitesse adaptatif, un hayon motorisé, une clim' bizona ou encore un siège conducteur à réglages électriques (sauf en longitudinal) ! Le Bigster peut même recevoir en option un toit ouvrant panoramique (850 €) ou une peinture bi-teinte (150 €) !

Davantage de muscle

La gamme se compose de quatre motorisations, toutes plus ou moins électrifiées : un bloc 1.2 à hybridation légère décliné en essence et – c'est inédit – en GPL (140 ch dans les deux cas), ainsi qu'en 4x4 (130 ch), et cette nouvelle version full hybrid de 155 ch. Celle-ci se distingue de la mécanique équipant déjà le Duster par un moteur thermique plus costaud (1,8 litre de cylindrée au lieu de 1,6, une puissance qui passe de 94 à 107 ch et un couple augmenté de 20 Nm) et une batterie à la capacité légèrement supérieure (1,4 kWh au lieu de 1,2). Elle conserve en revanche l'originale boîte auto. à crabots

Parlons **BUDGET**

► **LE VRAI PRIX :** zéro remise, mais le tarif est déjà très compétitif. Et cette version est la seule de la gamme à échapper au malus.

► **L'ENTRETIEN :** à effectuer tous les ans ou tous les 30 000 km.

► **L'ÉQUIPEMENT :** il est particulièrement riche pour une Dacia, puisqu'il comprend notamment une clim' bizona, un régulateur de vitesse adaptatif, un siège conducteur (partiellement) électrique, un hayon motorisé ou encore un chargeur de smartphone par induction.

***VRAI PRIX D'ACHAT**
intégrant la remise potentielle
et le bonus/malus éco.



S'il ne brille ni par son silence ni par la réactivité de sa boîte auto., l'inédit groupe motopropulseur du Bigster hybride impressionne par sa sobriété.



On pourra amplement étirer ses jambes aux places arrière. En revanche, la largeur disponible apparaît un peu juste pour la catégorie.

Nombre de places: 5



Volume: 546 dm³

Le vaste coffre peut être facilement agrandi grâce aux tirettes qui permettent de rabattre la banquette.



Ces jolies jantes de 19" sont facturées 250 €. De série, le Bigster est monté en 17 ou 18".

sans embrayage (quatre rapports pour le moteur thermique, deux pour l'électrique). Grâce au surcroît de puissance, le Bigster Hybrid offre des performances suffisantes, y compris sur voies rapides, et de nombreuses phases de roulage en mode électrique. Il s'est en outre montré d'une remarquable sobriété lors de notre essai: seulement 4,8 l/100 km selon nos premiers relevés. Très prometteur! Le système hybride propose par ailleurs un mode "B" à la régénération accrue fort bien dosé. Le parfait amour? Pas tout à fait, hélas. Le Bigster se révèle en effet bruyant: la mécanique braille au moindre faux plat, et les bruits aérodynamiques se font trop entendre dès 90-100 km/h. De son côté, la boîte "multimode" ne brille toujours pas par sa réactivité. Enfin, si le comportement apparaît très sain (à défaut d'être dynamique), les suspensions trépident sur mauvaises routes et ont tendance à "pomper" sur de fortes ondulations. ■

A l'image de son petit frère le Duster, le Bigster ne joue clairement pas la carte du dynamisme. Mais il offre une direction assez précise et un comportement routier rassurant.

L'équipement

DE SÉRIE SÉCURITÉ: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Feux de route auto. • Freinage d'urg. auto. • Lecture panneaux • Phares/essuie-glaces auto. • Régul. adaptatif.

AGRÈMENT: • Aide au stationnement AR + caméra de recul • Banquette 40/20/40 • Chargeur de smartphone par induction • Clé mains libres • Clim' auto. bizonne • GPS • Hayon motorisé • Instrumentation numérique • Mirror Screen • Rétros rabattables électriques • Siège conducteur électrique • Vitres AV/AR électriques.

EN OPTION AGRÈMENT: • Jantes 19" (250 €) • Pack hiver avec sièges AV, volant et pare-brise chauffants (500 €) • Peinture autre que blanche (650 €) • Peinture bi-teinte (150 €) • Surv. angles morts, radars AV et caméra 360° (490 €) • Toit ouvrant panoramique (850 €).



LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	180 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	9s7
Consommation cycle mixte	4,6 l/100 km
Poids	1 487 kg

LA TECHNIQUE

Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 50 ch
Batterie lithium-ion	1,4 kWh
Cylindrée	1 793 cm ³
Puissance maxi	155 ch à 5 300 tr/mn
Couple maxi	172 Nm à 3 000 tr/mn
CO ₂ /Malus	104 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 4 + 2 vitesses
Pneus	215/60 R18
Réservoir	50 litres
Dim. L x l x h, en m	4,57 x 1,82 x 1,72
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

À LA LOUPE

Accès à bord	Facilité de contrôle des niveaux
Autonomie	Gabarit
Boîte automatique	Installation des passagers
Bruits aérodynamiques	Protection de la carrosserie
Bruit/vibrations du moteur	Roue de secours (kit de réparation)
Confort des suspensions	Sécurité des enfants
Direction	Souplesse à basse vitesse
Durée de garantie	
Emissions de CO ₂	
Facilité à manœuvrer	

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Dacia Bigster Hybrid Journey (155 ch, 31 700 €*) est évalué dans la catégorie des SUV compacts essence d'environ 150 ch, qui comprend notamment:

Citroën C5 Aircross Hybride Max (136 ch, 31 800 €*),
Kia Sportage 1.6 T-GDi DCT7 GT-Line (160 ch, 39 000 €*),
Nissan Qashqai MHEV Xtr. N-Connecta (158 ch, 37 500 €*),
Peugeot 3008 Hybrid e-DCS6 GT (145 ch, 38 600 €*),
Renault Austral E-Tech FH Techno (200 ch, 38 250 €*),
Toyota Rav4 Hybride Dynamic (218 ch, 40 800 €*).

Comportement routier	
Equipements de sécurité	
Agrément/performances	
Confort/insonorisation	
Equipements de confort/garantie	
Habitabilité/coffre	
Aspects pratiques	
Présentation/ finition	
Consommation	
Prix	



POSTE DE CONDUITE



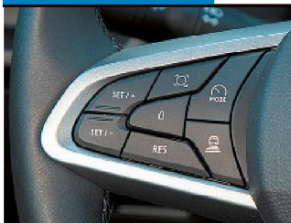
PHOTOS: A. SAUNIER

Malgré les réglages électriques (sauf celui en longueur, qui reste manuel), on peine à trouver une position de conduite vraiment confortable sur longs trajets.

Les cuisses ne sont pas assez maintenues, et le siège manque de rembourrage. En revanche, les commandes sont simples à utiliser.

Réglage des sièges	■
Maintien des sièges	■
Simplicité des commandes	■
Visibilité AV/AR	■/■
Eclairage intérieur	■
Lisibilité des compteurs	■

AIDES À LA CONDUITE

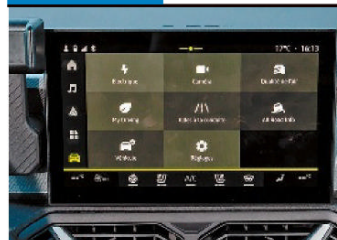


Dans cette finition haute Journey, le Bigster offre toutes les aides à la conduite que l'on est en droit d'attendre à ce niveau de gamme, y compris le régulateur de vitesse adaptatif.

En outre, Dacia propose toujours le bouton "My Safety" qui permet de retrouver, en deux pressions, ses réglages favoris. Très utile si vous n'avez pas envie de vous faire rappeler à l'ordre à tout bout de champ par les assistances électroniques...

Freinage automatique	Série
Aide au maintien dans la voie	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Allumage auto. des phares	Série
Passage codes/feux de route auto.	Série
Assistance au créneau	Indisponible

ÉCRAN TACTILE



La très lisible dalle de 10,1"/25,7 cm se montre assez réactive et propose des menus clairs et suffisamment intuitifs. Mirror Screen et GPS figurent de série sur la finition Journey.

Facilité d'utilisation	■
Lisibilité	■
Ecran tactile/Mirror Screen	Série/Série
Prix de l'option GPS	Série



Lorsqu'elle est inoccupée, la place centrale se rabat en un accoudoir qui intègre deux supports pour smartphones.



Il n'y a pas de petites économies: le Bigster fait l'impasse sur les poignées de maintien, devant comme derrière!



FINITION



Pas de fioritures côté finition: malgré un tarif qui dépasse ici les 30 000 €, le Bigster reste fidèle aux plastiques durs et brillants caractéristiques de Dacia. Un peu décevant! En revanche, ces matériaux sont robustes et bien assemblés.

Qualité des matériaux	■
Qualité des assemblages	■
Résistance aux rayures	■

CHAUFFAGE/CLIM'

La discrète et efficace clim' bizone de série se pilote par l'intermédiaire de l'écran tactile et offre des buses de ventilation aux places arrière.

Simplicité des commandes	■
Réglages gauche/droite	Série
Aérateurs arrière	Série
Discrétion de la soufflerie	■

SYSTÈME AUDIO

La radio dispose de 6 haut-parleurs. N'attendez pas une qualité sonore exceptionnelle. Et pas d'option possible pour améliorer l'ordinaire.

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	Indisponible
Bluetooth/USB	Série/Série

RANGEMENT



Si la boîte à gants offre un volume correct, les autres rangements apparaissent petits et pas forcément très pratiques. Ainsi, le vide-poches central est trop modeste, et les bacs des portières sont trop étroits.

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Emplacement charge smartphone	Série
Aumônières/vide-poches AR	Série/■

LE VERDICT

INTÉRESSANT

Le Bigster impressionne par sa sobriété, son habitabilité, son équipement complet et, bien évidemment, son prix très attractif. Mais son manque de confort limite sa crédibilité face à des rivaux bien plus feutrés.

LES PLUS

Sobriété étonnante
Habitabilité/coffre
Équipement/prix

LES MOINS

Insonorisation trop légère
Qualité des plastiques
Suspensions trépidantes

HYBRIDE
DACIA BIGSTER

1.8 FULL HYBRID JOURNEY - 155 CH

31 700 € 27 800 €*

**LE NOUVEAU DACIA BIGSTER
AFFRONT LE DUSTER**

Un grand

Le Duster, qui en est à sa troisième génération, était jusqu'ici le seul SUV chez Dacia. Il doit désormais faire avec le Bigster. Plus grand et plus cher, celui-ci offre des prestations supérieures. Le jeu en vaut-il la chandelle ? Réponse avec ces versions full hybrid. Par Charles Thouluc



Grâce à son moteur hybride plus puissant (155 ch) et à sa batterie plus grosse (1,4 kWh), le Bigster offre un meilleur agrément et consomme jusqu'à 0,9 l/100 km de moins.



Plus court avec ses 4,35 m de long (contre 4,57 m pour le Bigster), le Duster se montre légèrement plus agile. Côté confort, il secoue un peu plus les passagers.

Le succès du Duster ne se dément pas depuis trois générations. Accueillant, facile à conduire et à vivre, sérieusement construit et proposé à un prix attractif, il se classe régulièrement dans le top 10 des meilleures ventes tous modèles confondus. L'arrivée du Bigster, plus grand, mieux équipé et plus puissant, rebat les cartes chez le premier constructeur discount. Mais cette version haut de gamme Journey full hybrid affiche un surcoût non négligeable de 3 400 €* par rapport au Duster équivalent. En donne-t-il assez pour justifier l'investissement ?

Montée en gamme

Sur le plan du style, un critère ô combien important au moment de choisir son nouveau véhicule, le Bigster n'apporte aucun argument capable de faire pencher la balance en sa faveur. Et pour cause, ces modèles se ressemblent comme deux gouttes d'eau. De légères différences se remarquent sur les boucliers, au niveau des motifs de la calandre et des inserts

HYBRIDE

DACIA DUSTER1.6 FULL HYBRID JOURNEY⁽¹⁾ - 140 CH**28300 € 28300 €*** 

frère encombrant

sur les portières avant. Ceux du Bigster, en plastique laqué, font moins "cheap". Dans l'habitacle aussi, les différences sont infimes. L'habillage en tissu sur les côtés de la console centrale, avec surpiqûres blanches, paraît plus cossu que le plastique dur et rugueux du Duster. Au chapitre équipement, en revanche, le Bigster est un peu mieux doté, et justifie en partie son tarif supérieur : hayon motorisé, siège conducteur à réglages électriques, clim' auto, bizona (monozone sur le Duster) avec aérateurs arrière, rangement réfrigéré sous l'accoudoir avant et régulateur de vitesse adaptatif sont de série sur la finition Journey. En option, le toit ouvrant panoramique (850 €) et les jantes alu 19" (250 €) relèvent encore le standing d'un cran. Des équipements indisponibles sur le Duster.

Plus de place dans le Bigster

Surtout 22 cm séparent les deux frères en longueur et 5 cm au niveau de l'empattement

(distance entre les deux essieux). Cela se ressent aux places arrière, les passagers du Bigster pouvant davantage étendre les jambes. En revanche, la largeur est identique dans les deux SUV, et demeure insuffisante pour voyager à trois adultes sans se serrer les coudes. Étonnamment, le Bigster n'existe pas en sept places. Dacia a préféré privilégier le volume de coffre, très généreux. Avec 475 dm³ celui du Duster n'a déjà rien d'une boîte à chaussures. Mais à côté, les 625 dm³ disponibles dans le compartiment à bagages du Bigster passent pour une véritable soute. En plus, les dossiers rabattables en trois parties 40/20/40 offrent plus de combinaisons possibles pour aménager l'habitacle. Lorsqu'ils sont repliés, dans le Bigster comme dans le Duster, on profite d'un plancher plat, toujours plus pratique pour le chargement d'objets lourds et encombrants.

Plus puissant, plus sobre

Le Bigster continue d'afficher sa supériorité sur le plan mécanique avec ce bloc full hybrid de 155 ch qu'il inaugure au sein du

groupe Renault. Sa technologie est similaire à celle du Duster, à cela près que le moteur thermique, plus gros (1,8 litre de cylindrée au lieu de 1,6), délivre une poignée de chevaux supplémentaires (107 contre 94 ch) et un peu plus de couple aussi (+ 20 Nm). Aucun changement, cependant, du côté de la transmission. On retrouve, dans les deux cas, l'originale boîte auto. à crabots, sans embrayage, avec quatre rapports pour le moteur thermique et deux pour l'électrique. Ce >>>

Parlons BUDGET

> **LE VRAI PRIX :** aucun malus à craindre avec ces versions hybrides très sobres. Et pas de remise non plus. Il est vrai que les tarifs sont déjà compétitifs.

> **L'ENTRETIEN :** une révision tous les ans ou tous les 30 000 km sur les deux véhicules.

> **L'ÉQUIPEMENT :** ces finitions haut de gamme Journey offrent une dotation complète sur les deux modèles (clim' auto., GPS, jantes alu...), mais le Bigster va un peu plus loin que le Duster avec des équipements indisponibles sur ce dernier comme le hayon électrique, le régulateur adaptatif, les aérateurs arrière, etc.

1. Modèle photographié en finition Extreme.

Dacia Bigster


➔ L'écran du bloc d'instrumentation, plus grand (10"/25,4 cm contre 7"/17,8 cm sur le Duster), affiche des menus différents et plus riches. En outre, sur cette finition Journey, la dotation de série est également plus étoffée que celle de son petit frère, avec quelques équipements indisponibles sur le Duster (voir page suivante). L'habillage en tissu des côtés de la console centrale fait un peu plus cosu. Mais de nombreux plastiques durs, à la qualité quelconque, demeurent.

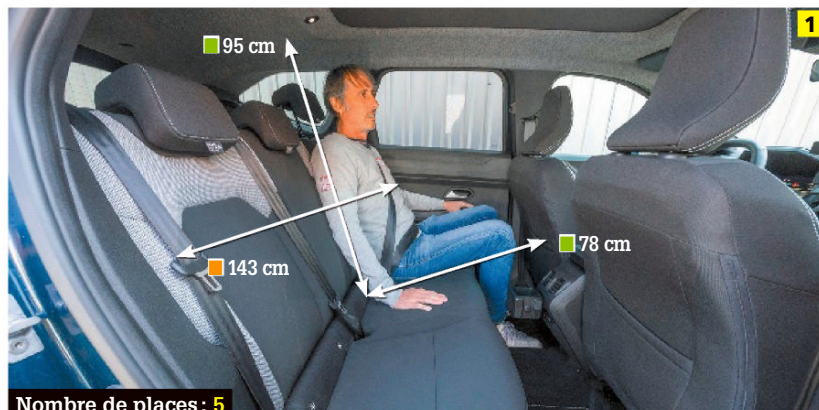
» dernier est alimenté par une batterie à la capacité (1,4 kWh) un peu plus élevée que celle du Duster (1,2 kWh). Un avantage sensible pour la conduite, le Bigster roulant plus souvent et plus longtemps en mode électrique. Cela l'aide à modérer son appétit, avec 5,8 l/100 km de consommation moyenne mesurée par notre

labo, contre 6,2 l/100 km pour son petit frère, pourtant plus léger de 82 kg. En ville, là où le moteur hybride se montre le plus efficient, il épargne jusqu'à 0,9 l/100 km. Et cette économie de carburant ne s'obtient pas au détriment de l'agrément. Grâce à sa puissance et à son couple supérieurs, le nouveau venu

accélère et relance plus vigoureusement. Un avantage appréciable lorsque le véhicule est chargé. Et même à vide, le moteur du Duster manque plus rapidement de souffle. Cela se traduit par des changements de vitesses plus fréquents, ces variations de régime dégradant le niveau sonore. A cela s'ajoutent

Dacia Duster


➔ Au niveau de la console centrale, l'organisation des rangements n'est pas la même que dans le Bigster. Autrement, la qualité des matériaux est identique, que ce soit pour la planche de bord ou l'habillage des contre-portes. Les plastiques sont durs et pas tous valorisants, mais correctement ajustés. Leur fixation solide donne une impression de robustesse. Les menus sont clairs et l'écran central (10,1"/25,6 cm) affiche de gros pictogrammes faciles à sélectionner en conduisant.



Nombre de places : 5

1 L'empattement supérieur profite à l'espace disponible aux jambes. Seule la largeur aux coudes, identique à celle du Duster, déçoit si l'on voyage à trois. Les passagers disposent ici d'aérateurs. 2 Bien conçu, le coffre est gigantesque. 3 Motorisé de série, le hayon s'ouvre et se ferme sans effort.

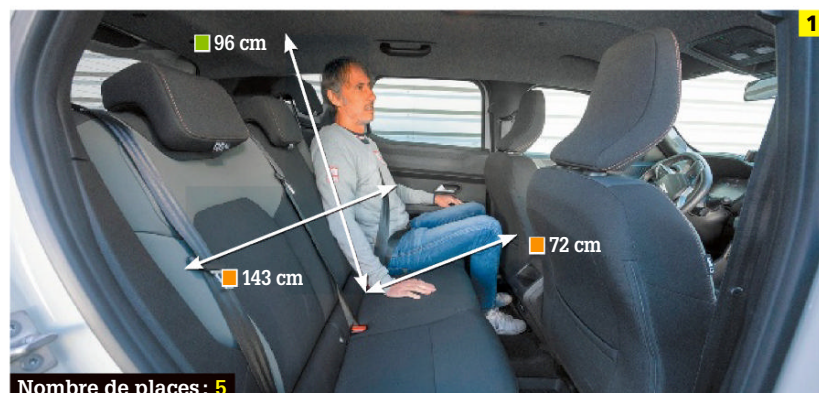


Volume 5 pl. : 625 dm³



des bruits d'air un peu trop présents à partir de 100-110 km/h, une faiblesse partagée avec le Bigster. Mais ce dernier, grâce à des suspensions moins trépidantes sur les bosses de la chaussée, ménage davantage le confort de ses passagers. Sa direction, plus consistante, offre aussi un meilleur ressenti.

En comportement, on relève peu de différences. Tous les deux rassurent, notamment au freinage. Le Duster, à l'empattement plus court, l'emporte en agilité dans les virages. Mais pas assez pour inverser l'issue de ce match, largement à l'avantage du Bigster, qui justifie ainsi son surcoût.



Nombre de places : 5

1 L'accès à bord est aisé et on est bien assis sur la banquette à la garniture épaisse. En revanche, l'espace aux jambes est inférieur à celui offert par le Bigster. 2 Suffisant dans l'absolu, le coffre se montre moins volumineux que celui du Bigster⁽¹⁾. 3 La clim' auto. est de série, mais uniquement monozone.



Volume 5 pl. : 475 dm³



1. Le plancher modulable (absent en version Extreme ici en photo) est de série en Journey.

■ Très bien ■ Bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie).



NOS MESURES

	Dacia Bigster	Dacia Duster
Vitesse maxi	178 km/h	155 km/h
Accélération 1000 m D. A.	31s6	32s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s	6s4
Consommation moyenne	5,8 l/100 km	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,1/6,5/4,8 l/100 km	6,3/6,5/5,7 l/100 km
Poids	1 500 kg	1 418 kg
Diamètre de braquage	11,3 m	11,3 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	64 m

LA TECHNIQUE

	Dacia Bigster	Dacia Duster
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 793 cm³	1 598 cm³
Hybridation	Moteurs électr. 49 + 20 ch	Moteurs électr. 49 + 20 ch
Puissance fiscale	6 CV	5 CV
Puissance maxi	155 ch à 5 300 tr/mn	140 ch à 5 600 tr/mn
Couple maxi	172 Nm à 3 000 tr/mn	148 Nm à 3 600 tr/mn
CO ₂ /Malus	104 g/km/0 €	112 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV
Boîte	Auto., 4 + 2 vitesses	Auto., 4 + 2 vitesses
Pneus	215/60 R18	215/60 R18
Réservoir	50 litres	47 litres
Dim. L x l x h, en m	4,57 x 1,82 x 1,72	4,35 x 1,82 x 1,66
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km	3 ans ou 100 000 km

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

SÉCURITÉ : • ABS + AFIL active + AFU + ESP • Airbags (6) • Antibrouillards • Feux de route auto. • Freinage d'urgence auto. • Isofix • Lecture des panneaux • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Régulateur-limiteur de vitesse.

AGRÈMENT : • Banquette 2/3-1/3 (40/20/40 sur Bigster) • Bluetooth • Caméra de recul • Chargeur à induction • Clé mains libres • Clim' auto. (bizonale sur Bigster) • Compteurs numériques • GPS • Jantes alu. • Mirror Screen • Radar de recul.

LES DIFFÉRENCES

	Dacia Bigster	Dacia Duster
Hayon électrique	Série	Indisponible
Régulateur de vitesse adaptatif	Série	Indisponible
Siège conducteur à réglages électr.	Série	Indisponible
Toit ouvrant panoramique	850 €	Indisponible

LES NOTES DU

	Dacia Bigster	Dacia Duster
Comportement routier	15	14
Equipements de sécurité	12	12
Agrément/performance	15	12
Confort/insonorisation	15	14
Equipements de confort/garantie	19	18
Habitabilité/coffre	16	9
Aspects pratiques	15	14
Présentation/ finition	13	13
Consommation	19	15
Prix	9	15

1^{er} 148/200

2^e 136/200

LE VERDICT Victoire Dacia Bigster



Malgré de grandes qualités au premier rang desquelles un tarif nettement en sa faveur, le Duster manque d'arguments face au Bigster. Celui-ci est certes plus cher, sans être excessif pour autant, mais le justifie par plus d'espace à bord et d'équipements, un meilleur agrément mécanique et une consommation encore plus faible.

ÉLECTRIQUE

TESLA MODEL Y

GRANDE AUTONOMIE, TRANSMISSION INTÉGRALE
75 KWH⁽¹⁾ - 410 CH⁽¹⁾

52990 € 52990 €*



Soif de revanche

Les ventes du best-seller de Tesla ont chuté de 23 % l'an dernier. Pour se relancer, le Model Y revoit son look et optimise son confort et son efficacité. Assez pour rester la référence des SUV électriques ?

Par Vincent Desmonts

Après avoir réussi l'exploit d'être le best-seller européen en 2023 (toutes énergies confondues !), le Tesla Model Y a vu ses ventes reculer sur tout le continent (- 17,5 %) et notamment en France (- 23 %). Il faut dire qu'il a été présenté voici déjà six ans (même s'il n'est arrivé chez nous qu'en 2021) et qu'entretemps la concurrence s'est avivée. Sans parler des récentes polémiques autour de l'emblématique patron de la marque. Pour tenter de reprendre l'avantage, le Model Y est

passé sur le billard. Il adopte désormais un avant qui évoque le pick-up Cybertruck, un nouveau bandeau lumineux à l'arrière, des jantes au dessin inédit et quelques menues évolutions d'ordre aérodynamique. Dans l'habitacle, on note l'arrivée de nouveaux sièges, d'un éclairage d'ambiance et d'habillages revus. Mais on retrouve – heureusement – un commodo pour les clignotants, et non les très peu pratiques boutons au volant de la Model 3 phase 2. Comme sur cette dernière, les passagers arrière profitent

d'un écran tactile (infodivertissement, ventilation...). Dommage que Tesla ne soit pas allé jusqu'au bout, en y intégrant un vrai réglage séparé de la clim'. Enfin, la banquette se rabat désormais électriquement. Une manœuvre qu'on n'aura pas souvent à accomplir, tant le volume de chargement est vaste !

Vite, loin et confortablement

Côté technique, les évolutions sont subtiles. Officiellement, rien ne change mais, selon nos infos, la puissance totale a diminué (410 ch au lieu de 514⁽¹⁾), tandis que la batterie a légèrement grossi : 75 kWh utiles au lieu de 71. Rassurez-vous, malgré un poids en hausse (presque 2 tonnes à vide), les performances restent très suffisantes, Tesla annonçant un 0 à 100 km/h en 4s8. Un chrono facilité par les quatre roues motrices, particulièrement efficaces même sur sol très glissant. Côté autonomie, si les 586 km affichés en cycle WLTP restent optimistes, l'extrapolation à partir des mesures que nous avons effectuées sur l'ancien modèle permet d'espérer un rayon d'action moyen d'environ 480 km. Largement assez, d'autant que la parfaite intégration du

Parlons **BUDGET**

► **LE VRAI PRIX :** ni bonus (car trop chère), ni remise pour cette nouveauté.

► **L'ENTRETIEN :** Tesla recommande de passer à l'atelier tous les ans (ou tous les 20 000 km) pour inspection.

► **L'ÉQUIPEMENT :** déjà riche, il comprend désormais une banquette rabattable électriquement ou encore des vitrages latéraux feuilletés pour une meilleure insonorisation. Mais les rares options (essentiellement pour les coloris extérieurs) sont chères.

***VRAI PRIX D'ACHAT**
Intégrant la remise potentielle et le bonus/malus écolo.

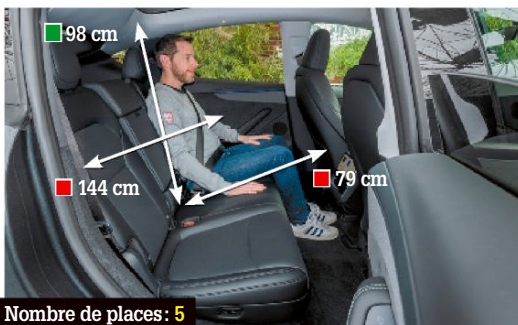
1. Estimation Auto plus : Tesla ne communiquant aucune valeur de puissance, de couple ou de capacité de batterie.



PHOTOS: Y. LEFEBVRE



Avec un moteur par essieu, cette version Grande Autonomie à transmission intégrale offre d'excellentes performances et une motricité exemplaire.



Nombre de places: 5

Pas si extraordinaires dans cette catégorie de géants, les cotes intérieures restent très bonnes dans l'absolu. Et on peut facilement glisser les pieds sous les sièges avant.



Volume: 695 + 105 dm³

Les deux coffres affichent toujours un volume XXL. Nouveauté: la banquette se rabat électriquement.



A l'inverse de la Model 3, le Model Y a conservé son commodo de clignotant, plus pratique dans les ronds-points.

1. Dénomination du système de conduite semi-autonome de Tesla.

réseau des Superchargeurs au sein du planificateur d'itinéraire fait des grands trajets une formalité. L'autre domaine où le Model Y restylé était attendu au tournant, c'est celui du confort. Avec ses suspensions "bout de bois", le précédent chahutait ses occupants. Bonne surprise: le nouveau se montre nettement plus prévenant, sans pour autant avoir perdu en agilité. L'insonorisation est également d'un bon niveau, même si les bruits de roulement restent un peu trop présents sur autoroute. En revanche, la direction manque d'agrément: lourde à basse vitesse, elle procure trop peu de sensations dans les virages. Quant à la pédale de frein, elle est à la fois dure et trop haute. Sur les voies rapides enfin, l'Autopilot apparaît peu pertinent (il se désactive à chaque changement de voie) et a occasionné plusieurs freinages intempestifs lors de notre essai. Enfin, avec un diamètre de braquage supérieur à 12 m et une visibilité arrière réduite, le Model Y reste peu aisé à manœuvrer. ■

Désormais doté de suspensions plus tolérantes, le Model Y filtre nettement mieux les inégalités qu'auparavant. Mais sa direction procure toujours trop peu de sensations: gênant sur le mouillé.

L'équipement

DE SÉRIE SÉCURITÉ: • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (6) • Conduite semi-autonome • Lecture des panneaux • Phares et essuie-glaces auto. • Surveillance angles morts, etc.

AGRÈMENT: • Aide au stationnement AV/AR • Banquette 2/3-1/3 électr. • Caméra de recul • Chargeur à induction • Clé sur smartphone • Clim' auto. bizonne • Ecran tactile AR • GPS • Hayon électr. • Jantes alu 19" • Pompe à chaleur • Sièges AV/AR chauff. • Sièges AV électr. ventilés • Système audio 16 HP • Toit vitré pano. • Volant multifonction chauffant.

EN OPTION AGRÈMENT: • Autopilot⁽¹⁾ amélioré (3 800 €) • Jantes alu 20" (2 100 €) • Intérieur noir et blanc (1 190 €) • Peinture noire ou gris foncé (1 300 €), rouge ou gris clair (2 600 €).



LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	201 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	4s8
Autonomie cycle WLTP	568 km
Temps de charge borne rapide	Environ 35 mn ⁽¹⁾
Poids	1 997 kg

1. De 10 à 80 % de capacité, à 250 kW maxi.

LA TECHNIQUE

Moteurs électriques AV/AR	A induction/ Synchrones à aimants permanents
Batterie lithium-ion	75 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	8 CV
Puissance maxi ⁽²⁾	410 ch
Couple maxi ⁽²⁾	490 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	255/45 R19
Dim. L x l x h, en m	4,79 x 1,98 x 1,63
Durée de garantie	4 ans ou 80 000 km ⁽³⁾

2. Estimation Auto Plus. 3. Batterie garantie 8 ans ou 192 000 km.

À LA LOUPE

Accès à bord	Facilité de contrôle des niveaux	■
Boîte automatique	Gabarit	■
Bruits aérodynamiques	Installation des passagers	■
Bruit/vibrations du moteur	Protection de la carrosserie	■
Confort des suspensions	Roue de secours (kit de réparation)	■
Consommation	Sécurité des enfants	■
Direction	Souplesse à basse vitesse	■
Durée de garantie		
Emissions de CO ₂		
Facilité à manœuvrer		

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Tesla Model Y Grande Autonomie 4x4 (52 990 €*, 410 ch) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux électriques d'environ 400 ch, qui comprend notamment: **BYD Sealion 7 Design AWD 82 kWh** (47 300 €*, 530 ch), **Cupra Tavascan VZ** (57 800 €*, 340 ch), **Ford Mustang Mach-E Ext. Range AWD** (56 700 €*, 351 ch), **Hyundai Ioniq 5 84 kWh HTRAC N Line** (60 900 €*, 325 ch), **Volkswagen ID.5 GTX Life Max** (54 200 €*, 340 ch), **Xpeng G6 AWD Performance** (50 990 €*, 476 ch), etc.

Comportement routier	■
Equipements de sécurité	■
Agrément/performances	■
Confort/insonorisation	■
Equipements de confort/garantie	■
Habitabilité/coffre	■
Aspects pratiques	■
Présentation/ finition	■
Autonomie	■
Prix	■

■ Très bien ■ Bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie)



POSTE DE CONDUITE

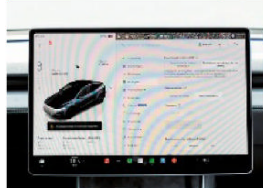


Redessinés, les sièges offrent une assise assez ferme, mais confortable sur les longs trajets. Leurs multiples réglages (électriques)

facilitent la recherche d'une bonne position de conduite, mais la visibilité vers l'arrière reste entravée par la trop petite lunette. Enfin, le gabarit et le piètre diamètre de braquage gênent aussi dans les manœuvres.

Réglage des sièges	■
Maintien des sièges	■
Simplicité des commandes	■
Visibilité AV/AR	■/■
Eclairage intérieur	■
Lisibilité des compteurs	■

AIDES À LA CONDUITE

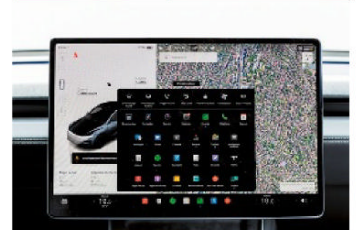


Fourni de série sur tous les Model Y, l'Autopilot est trop limité sur autoroute, où il se désactive, puis doit être réactivé à chaque changement de voie de circulation. Seule solution :

passer par l'Autopilot amélioré, qui prend en charge le changement de voie automatisé, et inclut également l'assistance au créneau. Mais cette option, qui n'agit que sur les logiciels, coûte... 3800 € ! Par ailleurs, nous avons déploré de nombreux freinages inexplicables en Autopilot sur les voies rapides lors de notre essai.

Freinage automatique	Série
Conduite semi-autonome	Série
Surveillance des angles morts	Série
Allumage auto. des phares	Série
Passage codes/feux de route	Série
Assistance au créneau	3800 €

ÉCRAN TACTILE



L'écran de 15" central reste l'unique moyen d'interagir avec l'auto. S'il est très réactif, ses menus sont chargés et complexes : on est trop souvent obligé de quitter la route des yeux. Et toujours ni Apple CarPlay, ni Android Auto...

Facilité d'utilisation	■
Lisibilité	■
Ecran tactile/Mirror Screen	Série/Indispo.
Prix de l'option GPS	Série

L'avertisseur d'angles morts dispose désormais de témoins lumineux près des rétros : plus besoin de regarder l'écran.

A l'arrière, cet écran de 8" permet de jouer aux jeux vidéo, mais pas de choisir un réglage de clim' différent de l'avant.



FINITION



Rien à redire sur la qualité des matériaux employés, très convenable, ni sur la rigueur des assemblages, d'un bon niveau. Néanmoins, on note un manque de précision des surpiqures sur la planche de bord.

Qualité des matériaux	■
Qualité des assemblages	■
Résistance aux rayures	■

CHAUFFAGE/CLIM'

Pas d'accès direct aux réglages de la clim' : il faut d'abord activer le menu correspondant à l'écran. La soufflerie pourrait être plus silencieuse.

Simplicité des commandes	■
Réglages gauche/droite	Série
Aérateurs arrière	Série
Discrétion de la soufflerie	■

SYSTÈME AUDIO

Cette version offre un système à 16 haut-parleurs (dont un caisson de basses), à la qualité sonore très correcte.

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	Indisponible
Bluetooth/USB	Série/Série

RANGEMENT



Si la boîte à gants n'impressionne pas par son volume, on dispose de vastes bacs de portière et de grands compartiments entre les sièges avant. Il est possible de recharger sans fil deux smartphones en simultané.

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Emplacement charge smartphone	Série
Aumônières/vide-poches AR	Série/Série

LE VERDICT

INTÉRESSANT

Toujours aussi spacieux et performant, le Model Y a gagné en confort, tout en restant moins cher que la plupart des ses rivaux. Mais ses aides à la conduite ont pris un coup de vieux et il demeure peu maniable.

LES PLUS

Prix/autonomie
Confort en progrès
Habitabilité/coffre

LES MOINS

Assistances capricieuses
Sensations direction/frein
Maniabilité/visibilité AR

CITROËN C3 AIRCROSS

1.2 HYBRIDE MAX - 5 PL. - 136 CH

27 900 € **28 140 €***



FIAT 600

1.2 HYBRID LA PRIMA - 136 CH

31 400 € **28 600 €***



DACIA DUSTER

1.6 HYBRID EXTREME - 140 CH

28 100 € **28 150 €***

**11 SUV CITADINS
DONT 9 HYBRIDES À L'ÉPREUVE**

Le C3 Aircross

M O N T



PEUGEOT 2008

1.2 HYBRID ALLURE⁽²⁾ - 136 CH

32 700 € **30 400 €***



RENAULT CAPTUR

1.6 E-TECH FULL HYBRID TECHNO⁽³⁾ - 145 CH

32 000 € **29 100 €***



SKODA KAMIQ

1.0 TSI EVO 2 DSG7 SELECTION - 116 CH

30 240 € **24 650 €***



NISSAN JUKE
1.6 HYBRID N-CONNECTA⁽¹⁾ - 143 CH
33200 € 29200 €*

FORD PUMA
1.0 ECOBOOST HYBRID DCT7 ST-LINE - 125 CH
30590 € 27600 €*

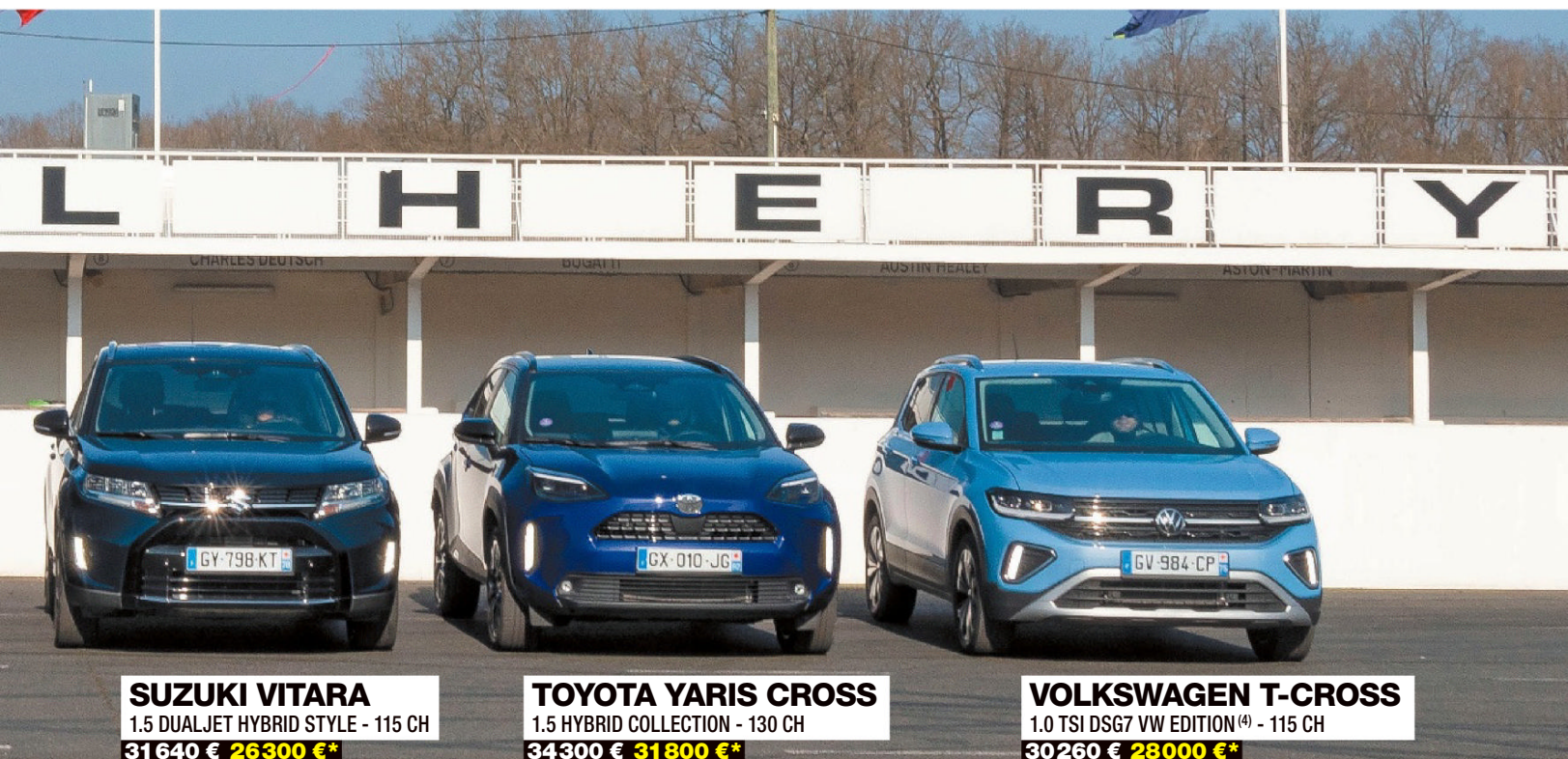
Plus grand et moins onéreux que son prédécesseur, le C3 Aircross menace d'abord le Dacia Duster. La catégorie des SUV citadins regorge toutefois d'autres potentiels "bons plans" sur un marché où les marques rivalisent à coups de remises. Pas gagné pour Citroën...

Par Thierry Réaumur

Comme le Dacia Duster, le nouveau C3 Aircross (4,40 m) se positionne entre les SUV citadins et les compacts. Côté tarifs, en revanche, nous restons dans la première catégorie, avec un prix d'appel fixé à 19400 €. Le modèle hybride haut de gamme que nous mettons aujourd'hui à l'épreuve plafonne, lui, à 27900 € hors malus. Dans son viseur, deux modèles 100% thermiques (Skoda Kamiq et VW T-Roc), un à hybridation légère (Ford Puma), un duo d'hybrides 48 V de nouvelle génération (Fiat 600 et Peugeot 2008, équipés du même ensemble moteur/boîte électrifiée que le C3 Aircross) et cinq full hybrid (Dacia Duster, Nissan Juke, Renault Captur, Suzuki Vitara et Toyota Yaris Cross). Le dernier-né de Citroën réussira-t-il à monter sur le podium?

PHOTOS: N. SOLER

face à ses rivaux



SUZUKI VITARA
1.5 DUALJET HYBRID STYLE - 115 CH
31640 € 26300 €*

TOYOTA YARIS CROSS
1.5 HYBRID COLLECTION - 130 CH
34300 € 31800 €*

VOLKSWAGEN T-CROSS
1.0 TSI DSG7 VW EDITION⁽⁴⁾ - 115 CH
30260 € 28000 €*

1^{er}

Volkswagen T-Cross 1.0 TSI DSG7 VW Edition - 115 ch

30 260 € / 28 000 €*

142/200



Beaucoup d'espace et d'aspects pratiques à bord du petit SUV allemand. On apprécie également l'excellente position de conduite et la douceur de l'amortissement. Et depuis le restylage de 2024, la finition a fait mieux que progresser. Que du bon!

Le vrai prix: malgré son récent restylage, le T-Cross 1.0 TSI 115 profite de 10 % de remise en moyenne. Las, son malus atteint désormais 740 €. Merci qui ? Merci Bercy !

Ce petit SUV a tout d'un monospace. Le T-Cross peut en effet compter sur ses intéressantes mensurations pour répondre aux besoins d'une famille. Le vaste coffre, la banquette coulissante (sur 14 cm), le dossier du siège passager rabattable et les nombreux rangements en font surtout un compagnon de voyage très pratique au quotidien. Pour ne rien gâcher, depuis son restylage l'an dernier, la finition est enfin à la hauteur du blason Volkswagen, qui a troqué les

plastiques durs et l'instrumentation analogique contre des matériaux souples et de grands écrans numériques. Pas de GPS à l'horizon, hélas, sauf à connecter un smartphone. Pour autant, la version VW Edition n'est pas indigente: elle dispose du chargeur à induction, d'une caméra de recul et de la clé mains libres de série. Ceux qui empruntent souvent l'autoroute apprécieront également la présence du régulateur de vitesse adaptatif. Pas d'économies réalisées sur la sécurité!

A ce sujet, la tenue de route comme le freinage ne prêtent pas le flanc à la critique. Couplé à la prompte boîte DSG7 robotisée, le petit trois cylindres de 115 ch se débrouille lui aussi honnêtement compte tenu de sa modeste puissance, mais il ne faut pas s'attendre à des relances éclair. Ni à un appétit de chameau, le 1.0 TSI – dénué de toute hybridation – avalant 6,4 l/100 km de SP95 tous les 100 km. Cela dit, le C3 Aircross consomme davantage, malgré son bloc hybride. ■

2^e

Skoda Kamiq 1.0 TSI Evo 2 DSG7 Selection - 116 ch

30 240 € / 24 650 €*

141/200



Toujours pas d'hybridation pour le Kamiq, qui partage son moteur avec le VW T-Cross. Cela se paye en conso! Mais le tchèque a bien d'autres atouts dans sa manche (brio mécanique, finition soignée, bon niveau de confort et prix "bradé")...

Le vrai prix: 5 950 €, soit 19 % ! La plus grosse remise de ce comparatif, avec celle du Suzuki Vitara. Pour le coup, les 360 € du malus deviennent plus faciles à digérer...

Le Kamiq ne fait guère parler de lui. Pourtant, il fut un temps, pas si lointain, où ce SUV de 4,25 m figurait parmi les plus longs de sa classe. A l'instar de la plupart des produits badgés Skoda, il présente surtout l'un des meilleurs rapports prix/prestations de son segment. Le tchèque propose notamment une finition de qualité avec son revêtement de planche de bord en plastique rembourré et ses assemblages tirés à quatre épingles. Ses sièges parfaitement dessi-

nés garantissent un excellent maintien, les places arrière sont accueillantes et le coffre bien carré (à défaut d'être volumineux) facilite les chargements (plancher ajustable moyennant 180 €). Le Kamiq enfonce le clou avec un comportement rigoureux, une direction bien calibrée et des suspensions globalement agréables. Le 1.0 TSI de 116 ch, aussi performant que le quatre cylindres E-Tech (140/145 ch) des Duster, Captur et Juke est au diapason, à l'instar de la réactive boîte DSG7. Pas

de miracle à la pompe, hélas, en l'absence de toute aide électrique (il n'a droit qu'à un simple stop/start). Sa consommation s'établit à 6,4 l/100 km: un demi-litre de plus que la moyenne de la catégorie. Clim' bizonne exceptée, on peut également tiquer sur la dotation de série assez décevante de la finition Selection, privée de caméra de recul, de GPS (inclus dans un pack) ou de clé mains libres. Mais avec 19 % de remise, il vous restera de la monnaie pour acheter des options ! ■

*VRAI PRIX D'ACHAT Intégrant la remise potentielle et l'éventuel malus écolo (nouveau barème au 1er mars 2025).

3^e**Fiat 600 1.2 Hybrid La Prima - 136 ch****31 400 € / 28 600 €*** **138/200**

PHOTOS: N. SOLER



Le vrai prix: ses ventes ne décollant toujours pas, le 600 Hybrid écope de 9 % de ristourne. Autre bonne nouvelle, il échappe au malus.



Performante, pas trop gourmande et bien insonorisée (exception faite des bruits d'air sur voies rapides), cette version Hybrid 136 assure en matière d'agrément. Un modèle d'autant plus intéressant que Fiat ne lésine pas sur les équipements. Même la conduite semi-autonome est au programme.

Sous ses jolies rondeurs, le Fiat 600 abrite la plateforme du Peugeot 2008. Pour le meilleur (comportement sécurisant) et pour le pire (les centimètres manquent à l'arrière pour les jambes). L'italien hérite aussi du groupe motopropulseur hybride 48 V de 136 ch de Stellantis, avec une boîte de vitesses incluant un électromoteur de 28 ch. Comme ce dernier ne permet d'évoluer que quelques mètres sans l'aide du trois cylindres, les économies de carburant ne sont pas aussi importantes qu'avec un modèle full hybrid, du type Yaris Cross ou Captur E-Tech. En revanche, la boîte robotisée dispense de meilleures reprises, ainsi qu'un agrément de conduite supérieur à celui des transmissions à variation continue concurrentes, connues pour emballer souvent la mécanique. Deux petits reproches tout de même au chapitre confort : de nombreux bruits d'air et un train arrière parfois sec. Que du bon cependant côté porte-monnaie, avec l'un des meilleurs rapports prix/équipement de ce comparatif.

4^e**Citroën C3 Aircross 1.2 Hybride e-DCS6 Max - 136 ch****27 900 € / 28 140 €*** **137/200**

PHOTOS: Y. LEFEBVRE



Le vrai prix: Citroën ne fait aucun cadeau pour l'achat de son SUV. Et avec le nouveau barème 2025, le malus grimpe à 240 €. Pas glop !



Pourvu des suspensions à butées hydrauliques comme de sièges moelleux (mais sans maintien latéral), le C3 Aircross chouchoute ses passagers. Mais sa conduite "plan-plan" (châssis pataud, direction sans ressenti) ne sera pas du goût de tous.

Finition sommaire, insonorisation médiocre (agaçant, ce sifflement du moteur électrique !), absence de remontée par impulsion des vitres et simple clé au lieu d'un bouton "start" : on voit tout de suite où Citroën a grappillé pour contenir le prix de sa nouveauté. Imposable, par ailleurs, de profiter d'un régulateur adaptatif, des codes/phares auto. ou de la clé mains libres. Le C3 Aircross reprend du poil de la bête grâce à ses généreuses dimensions intérieures, son grand coffre et ses nombreux rangements. Il est, en outre, le seul petit SUV à proposer deux places de plus (850 €), à réserver aux enfants en bas âge cependant. Fidèles à la réputation de la marque, l'amortissement comme les sièges soignent les lombaires. Ce confort prend hélas le dessus sur le dynamisme, la direction comme le comportement routier tenant davantage du Chamallow que du Carambar. Enfin, si la conduite reste agréable grâce au brio des 136 ch, la conso déçoit, comparée à celle des 2008 et 600, animés par le même moteur, mais plus profilés.

5^e**Dacia Duster 1.6 Hybrid Extreme - 140 ch****28 100 € / 28 150 €*** **136/200**

Y. LEFEBVRE



Le vrai prix: Dacia n'accorde toujours aucun rabais à son SUV fétiche. Et à compter du 1^{er} mars, le Duster pâtit d'un malus de 50 €...



Le Duster n'est plus le champion des économies ! Ni à l'achat, ni à l'usage, sa consommation dépassant celle des autres SUV full hybrid de ce comparatif. Quelques lacunes d'équipement à noter également... Heureusement, il reste globalement plaisant à conduire.

Le Duster est, avec le C3 Aircross, le seul candidat à s'afficher au catalogue sous les 30 000 €. Mais une fois appliqué les ristournes des uns et des autres, le roumain, qui n'a droit à aucun rabais, échoue avant-dernier côté budget, sachant que sa dotation de série ne compte pas parmi les plus généreuses (GPS et radars de stationnement avant payants, ni régulateur adaptatif ni clé mains libres, même en option). Attention aussi à la conso quelconque (6,2 l/100 km) et au mobilier conçu à l'économie (plastiques durs, sièges basiques manquant de maintien, pas de plancher de coffre ajustable). Heureusement, le franco-roumain bénéficie, à l'instar des Captur et Juke, de l'excellente plate-forme CMF-B, au compromis confort/tenue de route enviable. Par ailleurs, le 1.6 hybride est ici plus efficace en reprises que chez les cousins, malgré les hésitations de la boîte. Le grand gabarit (4,35 m) comme le vaste coffre font aussi du Duster un agréable véhicule familial, les bruits d'air sur autoroute mis à part...

6^e

Renault Captur 1.6 E-Tech full hybrid Techno - 145 ch

32 000 € / 29 100 €*

134/200

Y. LEFEBVRE



Le vrai prix: cher au départ, le Captur E-Tech se maintient sous les 30 000 € grâce à une remise de 9 %. Aucun malus par ailleurs.



Doux à conduire et particulièrement sobre, le Captur assure aussi en matière de finition et d'ergonomie des commandes.

Top, cette grande tablette tactile! Mais pour contenir son prix à un niveau acceptable, le français fait l'impasse sur le régulateur adaptatif.

Toujours pimpant, le Captur a été remis au goût du jour l'an dernier, lors de son spectaculaire restylage. Et même si les évolutions à bord sont plus timides, il reste un as du cocooning avec son mobilier plutôt cossu en finition Techno, ses vastes rangements, sa banquette coulissante et son excellent système d'info-divertissement, intégrant Google Maps. Une dotation de série plutôt consistante dans l'ensemble, puisqu'elle comprend également la caméra de recul, clé mains libres et chargeur à induction, en sus de belles jantes de 18". Pas de miracle côté tarif, néanmoins, la remise de 9 % ne suffisant pas pour s'insérer dans le peloton de tête. Dommage, car ce SUV assure en consommation, la plus faible de ce comparatif: 5,5 l/100 km en moyenne et seulement 4,6 l en ville, où l'hybridation joue parfaitement son rôle. Cependant, sur route et autoroute la lente boîte auto. à crabots tend à emballer le moteur dès qu'un faux plat se présente. Heureusement, l'insonorisation est bonne.

7^e

Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid DCT7 ST-Line - 125 ch

30 590 € / 27 600 €*

133/200

PHOTOS: Y. LEFEBVRE



Le vrai prix: spécialiste de la "promo", Ford offre 3500 € sur son Puma EcoBoost MHEV. Mais le 1^{er} mars, son malus grimpe de 310 à 540 €.



Commercialisé depuis peu, le Puma restylé conserve un comportement enjoué, ainsi que son débrouillard 3 cylindres. Las, fini les pleins à l'E85 pour réaliser des économies: la bicarburant n'est plus proposée... A bord, difficile de passer à côté des nouveaux écrans géants!

Un comportement de GTI "à l'ancienne" (changements d'appuis éclair, direction incisive, train arrière joueur) sous des allures de SUV jovial: on adore. D'autant que le petit EcoBoost, secondé par l'hybridation légère (alternateur-démarrateur 48 V) et la réactive boîte auto. DCT7, ne donnent jamais la sensation de manquer d'énergie, alors que le Puma n'est pas particulièrement performant. Ni le plus sobre, hélas (6,3 l/100 km). A bord, la finition est toujours aussi décevante, mais les nouveaux écrans XXL apparus lors du récent restylage apportent une touche de modernité bienvenue, malgré leur intégration maladroite. Par ailleurs, hormis côté coffre (bien vu, le grand bac sous le plancher!), il lui manque toujours une poignée de centimètres à l'arrière pour mettre ses invités à leur aise. Ceux-ci se plaindront surtout des suspensions trop fermes de la finition ST-Line (châssis sport). Côté budget, la remise de 3 500 € compense en partie la hausse du malus et le peu de générosité de la dotation de série.

8^e

Peugeot 2008 1.2 Hybrid Allure - 136 ch

32 700 € / 30 400 €

131/200

Y. LEFEBVRE



Le vrai prix: même avec 7 % de remise, le 2008 reste parmi les plus onéreux de sa classe. Pas de malus à déplorer, fort heureusement.



Les sifflements du moteur électrique mis à part, le 2008 fait du bien-être à bord sa priorité, avec ses suspensions prévenantes, son 3 cylindres parfaitement "encapsulé" et sa finition léchée. Bel agrément de conduite par ailleurs au volant de cette version de 136 ch.

Porté par sa forte personnalité, sa planche de bord audacieuse et sa finition léchée, le 2008 séduit toujours. L'engin n'est pourtant pas parfait, en matière d'ergonomie notamment (seuils de porte difficiles à enjamber, accès aux réglages de la clim', occultation partielle des compteurs par le volant). Autre grief, l'habitabilité décevante à l'arrière compte tenu des généreuses dimensions extérieures de ce crossover. La star de Sochaux se fait toutefois pardonner avec sa direction délicieusement calibrée, son châssis plutôt équilibré et son amortissement ouaté. A son volant, les kilomètres s'égrenent sans la moindre fatigue (exception faite de l'entêtant sifflement du moteur électrique, intégré à la boîte e-DCS6). Un agrément de conduite d'autant plus remarquable que le trois cylindres de 136 ch fait preuve de brio et de douceur. Belle sobriété, de surcroît, avec 5,8 l/100 km en moyenne. Le piètre rapport prix/équipement de la finition Allure fait hélas dévisser le 2008 au classement.

9^e**Nissan Juke 1.6 Hybrid N-Connecta - 143 ch****33 200 € / 29 200 €*****130/200**

PHOTOS: N. SOLER



Le vrai prix: avec aucun malus et pas moins de 12 % de ristourne, le Juke ménage le porte-monnaie. D'autant qu'il est aussi fort bien équipé.



A l'instar de ses cousins (Captur et Duster), le Juke hybride ne fait pas d'étincelles côté chronos. Mais son châssis plus dynamique le rend plus sympathique à conduire. A bord, la qualité a progressé depuis le restylage, et la finition intermédiaire N-Connecta profite d'un équipement très attractif.

En adoptant le 1.6 hybride du Captur, son cousin de plate-forme, le Juke se donne les moyens de séduire une clientèle en quête d'agrément et de polyvalence. Un objectif largement atteint, même si, à l'instar du SUV français, on pouvait s'attendre à davantage de brio en reprises avec 143 ch à disposition. Et de frugalité, le japonais tutoyant les 6 l/100 km de moyenne. A bord, on apprécie la présentation moderne et la finition en progrès depuis 2024 (restylage), la générosité de l'équipement, ainsi que le système multimédia récent. Mais la claustrophobie guette à l'arrière, à cause des faibles surfaces vitrées et de la garde au toit assez basse pour un SUV. Le Nissan marque aussi le pas côté confort avec un amortissement trop ferme à basse vitesse. On prend malgré tout du plaisir à s'aventurer sur les petites routes de campagne pour s'amuser de son comportement agile et du mode e-Pedal de la boîte multimode (hélas très lente), qui optimise le frein moteur en ville comme dans les descentes.

10^e**Toyota Yaris Cross 1.5 Hybrid Collection - 130 ch****34 300 € / 31 800 €*****126/200**

PHOTOS: N. SOLER



Le vrai prix: 2 500 € de rabais et pas de malus pour le "Cross". Cette version 130 ch reste hélas trop onéreuse, faute de finitions plus accessibles.



Les propriétaires de Yaris reconnaîtront la planche de bord de leur citadine fétiche. Certains plastiques manquent de prestance, mais l'équipement très complet de la finition Collection (clim¹ bizona et affichage tête haute de série) relève le niveau.

Le Toyota joue les baroudeurs avec ses généreuses arches de roue en plastique et ses épaisses protections au bas des portes. En réalité, il est sage comme un agneau. Et même un peu trop tendre, avec son trois cylindres mollasson et bruyant lorsqu'on presse l'accélérateur. La transmission à variation continue le maintient en effet trop souvent "dans les tours", le moteur électrique ne suffisant pas, sur les grands axes comme dans les montées, à compenser l'absence de turbo. Cependant, en ville, le Yaris Cross régale par son onctuosité avec des transitions thermique/électrique (mode sur lequel le japonais progresse régulièrement à allure modérée) totalement transparentes. On se réjouit surtout de sa sobriété : 5,8 l/100 km en moyenne et 4,8 l en ville. A l'intérieur, l'espace manque à l'arrière, au contraire du coffre, vaste et modulable. Richement équipé, le Yaris Cross est hélas inconfortable, peu ergonomique (accès aux ADAS⁽¹⁾ ubuesque) et surtout très cher à l'achat, la version de 130 ch n'existant qu'en finition haut de gamme.

11^e**Suzuki Vitara 1.5 Dualjet Hybrid Style - 115 ch****31 640 € / 26 300 €*****119/200**

Y. LEFEBVRE



Le vrai prix: le Vitara n'est plus dans le coup et Suzuki le sait. D'où cette généreuse remise de 5 500 €. Le malus de 75 € en devient anecdotique...



Une véritable collection de plastiques durs et brillants, ce Vitara ! Mais derrière cette présentation datée se cache un SUV fort bien équipé. Son principal atout, hélas, car ses prestations dynamiques nous replongent elles aussi dans les références du passé.

Révélee fin 2014, la quatrième génération du Vitara a pris un sacré coup de vieux, malgré les restylages de 2019 et 2024. Dans l'habitacle en particulier, où le design du mobilier, la piètre qualité des plastiques et l'habitabilité réduite sont loin des standards de la catégorie. Suzuki ne propose même pas d'instrumentation numérique et l'ordinateur de bord à boutons de commande dans les compteurs semble d'un autre âge. Néanmoins, le généreux équipement inclut notamment le régulateur adaptatif, l'avertisseur d'angles morts et le toit ouvrant panoramique. Et cela alors que le Vitara casse les prix. Là s'arrêtent hélas les compliments à son égard. La conduite de cette version hybride n'a, en effet, rien de passionnant (direction brouillonne, boîte robotisée bien trop lente, amortissement trépidant et insonorisation déplorable). Par ailleurs, ses 115 ch ne permettent pas de bénéficier de reprises dignes de ce nom. Pas de miracle non plus côté conso, faute de plages suffisamment longues en mode électrique.

Le classement final

Le nouveau SUV de Citroën se fait voler la vedette par les bons vieux T-Cross et Kamiq, à la finition et à l'homogénéité supérieures. Face au prix discount du C3 Aircross, mais sans remise, ils sont en outre avantagés par de forts rabais en concession. Richement équipé, le Fiat 600 ménage aussi le porte-monnaie. Davantage que le Duster au rapport prix/équipement moins attractif, qui ne se détache plus au classement même face aux moins logeables Captur et Puma.



VW T-Cross

1.0 TSI DSG7
VW Edition - 115 ch
30260 € / 28000 €*

Le T-Cross répond à toutes les attentes d'une petite famille en matière d'espace intérieur, de confort, d'aspects pratiques et de sécurité. Son bloc TSI s'en tire honorablement sauf à la pompe (pas d'hybridation). Les 10 % de ristourne et la finition sérieuse compensent.



Skoda Kamiq

1.0 TSI Evo 2 DSG7
Selection - 116 ch
30240 € / 24650 €*

Ce n'est pas la première fois que le Kamiq grimpe sur le podium. Son homogénéité force une fois encore le respect, même avec ce moteur un peu gourmand (non hybride). La remise généreuse de 19 % permet de s'offrir les équipements qui lui font défaut de série.



Fiat 600

1.2 Hybrid
La Prima - 136 ch
31400 € / 28600 €*

Proche cousin du Peugeot 2008, l'italien affiche le même manque d'habitabilité, auquel s'ajoute un coffre moins généreux. Il est aussi un peu moins douillet. C'est grâce à un rapport prix/équipement plus avantageux que le 600 se place en 3^e position. Bien joué !



Citroën C3 Aircross

1.2 Hybride e-DCS6
Max - 5 pl. - 136 ch
27900 € / 28140 €*

Le C3 Aircross échoue au pied du podium à cause de son gros appétit, de son comportement pataud et d'un prix finalement ordinaire, faute de remise. Difficile en revanche de ne pas apprécier son habitabilité record, son grand coffre et le moelleux de ses suspensions.



Dacia Duster

1.6 Hybrid
Extreme - 140 ch
28100 € / 28150 €*

Pas si frugal pour un full hybrid, ni très bien équipé, le Duster perd la partie au chapitre budget face aux fortes remises dont bénéficient nombre de ses rivaux. Mais sa belle habitabilité, ses performances honnêtes et son comportement sain le maintiennent à flot.

NOS MESURES	Volkswagen T-Cross	Skoda Kamiq	Fiat 600	Citroën C3 Aircross	Dacia Duster
Vitesse maxi	190 km/h	193 km/h	198 km/h	171 km/h	155 km/h
Accélération 1000 m D. A.	32s4	32s4	31s	30s8	32s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s2	7s2	6s2	6s1	6s4
Consommation moyenne	6,4 l/100 km	6,4 l/100 km	6,2 l/100 km	6,6 l/100 km	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6/6,3/6,8 l/100 km	5,8/6,1/6,8 l/100 km	5,8/6,8/5,9 l/100 km	5,9/7,4/6,4 l/100 km	6,3/6,5/5,7 l/100 km
Autonomie	625 km	806 km	709 km	666 km	774 km
Poids	1 274 kg	1 253 kg	1 336 kg	1 367 kg	1 418 kg
Diamètre de braquage	10,7 m	10,9 m	11,2 m	11,3 m	11,3 m
Freinage 130 à 0 km/h	63 m	67 m	64 m	62 m	64 m
Volume de coffre	De 444 à 569 dm ³ (1)	360 dm ³	368 dm ³	460 dm ³	475 dm ³
LA TECHNIQUE	Volkswagen T-Cross	Skoda Kamiq	Fiat 600	Citroën C3 Aircross	Dacia Duster
Moteur essence	3 cyl. en ligne, 125 + turbo	3 cyl. en ligne, 125 + turbo	3 cyl. en ligne, 125 + turbo	3 cyl. en ligne, 125 + turbo	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	—	—	Moteur électrique 28 ch	Moteur électrique 28 ch	2 moteurs électr. 49 + 20 ch
Cylindrée	999 cm ³	999 cm ³	1 199 cm ³	1 199 cm ³	1 598 cm ³
Puissance fiscale	6 CV	6 CV	7 CV	7 CV	5 CV
Puissance maxi combinée	115 ch à 5000 tr/mn	116 ch à 5000 tr/mn	136 ch à 5500 tr/mn	136 ch à 5500 tr/mn	140 ch
Couple maxi combiné	200 Nm à 2000 tr/mn	200 Nm à 2000 tr/mn	230 Nm à 1750 tr/mn	230 Nm à 1750 tr/mn	205 Nm
CO ₂ /Malus (nouveau barème)	132 g/km/+ 740 €	127 g/km/+ 360 €	109 g/km/0 €	122 g/km/+ 240 €	113 g/km/+ 50 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 7 vitesses	Automatique, 7 vitesses	Automatique, 6 vitesses	Automatique, 6 vitesses	Automatique, 4 + 2 vitesses
Pneus	205/60 R16	205/60 R16	215/55 R18	215/60 R17	215/65 R17
Réservoir	40 litres	50 litres	44 litres	44 litres	48 litres
Dimensions L x l x h, en m	4,14 x 1,76 x 1,58	4,25 x 1,80 x 1,56	4,18 x 1,79 x 1,54	4,40 x 1,80 x 1,66	4,35 x 1,82 x 1,66
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	3 ans ou 100 000 km

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

SÉCURITÉ: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6 ou 7) • Alerte survitesse et somnolence • Codes/phares auto. (sauf C3 Aircross et T-Cross) • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares à leds et essuie-gl. auto. • Régul. de vitesse (adaptatif sur 600, Vitara, Yaris Cross et T-Cross) • Rétro int. jour/nuit auto. (sauf Duster et Vitara).

LES DIFFÉRENCES	Volkswagen T-Cross	Skoda Kamiq	Fiat 600	Citroën C3 Aircross	Dacia Duster
Clé mains libres/Chargeur à induction	Série/Série	830 € (2)/220 €	Série/Série	Indisponible/Série	Indisponible/600 € (4)
Conduite semi-autonome	1 500 €	950 € (3)	Série	Indisponible	Indisponible
GPS/Caméra de recul	Indisponible/Série	1 360 €/410 €	Série/Série	Série/Série	600 € (4)/Série
Surveillance des angles morts	Indisponible	950 € (3)	Série	Série	490 € (5)
Toit ouvrant panoramique	Indisponible	1 080 €	Indisponible	Indisponible	Indisponible
LES NOTES DU	Volkswagen T-Cross	Skoda Kamiq	Fiat 600	Citroën C3 Aircross	Dacia Duster
Comportement routier	15	15	14	13	15
Équipements de sécurité	14	12	15	12	12
Agrément/performance	14	15	15	15	13
Confort/insonorisation	15	16	15	16	15
Équipements de confort/garantie	16	13	18	16	14
Habitabilité/coffre	13	11	10	15	14
Aspects pratiques	16	13	12	13	14
Présentation/finition	14	15	14	13	13
Consommation	14	14	15	13	15
Prix	11	17	10	11	11
	1 ^{er} 142/200	2 ^e 141/200	3 ^e 138/200	4 ^e 137/200	5 ^e 136/200

*VRAI PRIX D'ACHAT intégrant la remise potentielle et l'éventuel malus écolo (nouveau barème au 1er mars 2025).

6°



Renault Captur

1.6 E-Tech full hybrid
Techno - 145 ch

32000 € / 29100 €*

Le Captur tire avantage de son hybridation en matière de sobriété, moins en agrément (perfs quelconques, boîte tête)... Son comportement plaisant compense comme son système multimédia moderne et son équipement sérieux. Las, son prix élevé le dessert.

7°



Ford Puma

1.0 EcoBoost Hybrid
DCT7 ST-Line - 125 ch

30590 € / 27600 €*

Toujours aussi fun à conduire, ce SUV ! Pas très cher et pratique aussi, avec son coffre immense. "Techno", enfin, avec ses nouveaux écrans géants. La finition, elle, manque de classe et la conso, de retenue (plus de bicarburant E85 pour compenser). Confort ferme, enfin !

8°



Peugeot 2008

1.2 Hybrid
Allure - 136 ch

32700 € / 30400 €*

Comme toujours, le 2008 chute dans le classement à cause de ses places arrière étriquées et de son tarif prohibitif, que la dotation de série, trop avare, ne parvient pas à compenser. Rageant, car il assure côté frugalité, confort comme agrément.

9°



Nissan Juke

1.6 Hybrid
N-Connecta - 143 ch

33200 € / 29200 €*

Le look du Juke incite à signer les yeux fermés et ses prestations dynamiques sont convaincantes. Au contraire de l'habitabilité et du confort, hélas ! Le nippon ne se démarque pas non plus côté budget (prix, dotation consommation).

10°



Toyota Yaris Cross

1.5 Hybrid
Collection - 130 ch

34300 € / 31800 €*

Ce SUV "made in France" est un indéniable succès commercial, porté par la réputation de fiabilité de Toyota. Pourtant, le rapport prix/prestations du Yaris Cross déçoit, hormis niveau équipements et consommation. Côté agrément, le bilan est également mitigé !

11°



Suzuki Vitara

1.5 Dualjet Hybrid
Style - 115 ch

31640 € / 26300 €*

Présentation démodée, finition "plastoc", moteur bruyant, suspension ferme, boîte auto. lente et manque de sobriété pour un modèle full hybrid : malgré plusieurs mises à jour, le Vitara n'est plus à la page. Seul atout : un avantageux rapport prix/équipement.

PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Renault Captur	Ford Puma	Peugeot 2008	Nissan Juke	Toyota Yaris Cross	Suzuki Vitara
164 km/h	186 km/h	198 km/h	162 km/h	165 km/h	174 km/h
32s4	32s1	31s1	32s4	33s6	34s4
7s4	7s1	6s	7s5	8s2	8s4
5,5 l/100 km	6,3 l/100 km	5,8 l/100 km	5,9 l/100 km	5,8 l/100 km	6,3 l/100 km
5,7/6,2/4,6 l/100 km	6,1/6,4/6,3 l/100 km	5,3/6,1/6 l/100 km	5,7/6,3/5,6 l/100 km	5,8/6,7/4,8 l/100 km	5,7/6,4/6,7 l/100 km
872 km	666 km	758 km	779 km	620 km	746 km
1422 kg	1301 kg	1313 kg	1366 kg	1260 kg	1284 kg
11,4 m	11 m	11,3 m	11,4 m	11,3 m	11,4 m
65 m	68 m	65 m	64 m	66 m	65 m
De 334 à 454 dm ³ (1)	475 dm ³	421 dm ³	362 dm ³	436 dm ³	332 dm ³
Renault Captur	Ford Puma	Peugeot 2008	Nissan Juke	Toyota Yaris Cross	Suzuki Vitara
4 cylindres en ligne, 16S	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	4 cylindres en ligne, 16S	3 cylindres en ligne, 12S	4 cylindres en ligne, 16S
2 moteurs électr. 49 + 24 ch	Alternateur-démarrateur 48 V	Moteur électrique 28 ch	2 moteurs électr. 49 + 24 ch	Moteur électrique 80 ch	Moteur électrique 33 ch
1598 cm ³	999 cm ³	1199 cm ³	1598 cm ³	1490 cm ³	1462 cm ³
5 CV	6 CV	7 CV	5 CV	5 CV	5 CV
145 ch	125 ch à 6000 tr/mn	136 ch à 5500 tr/mn	143 ch	130 ch à 5500 tr/mn	115 ch à 6000 tr/mn
205 Nm	200 Nm à 1750 tr/mn	230 Nm à 1750 tr/mn	205 Nm	185 Nm	138 Nm à 4400 tr/mn
104 g/km/0 €	130 g/km/+ 540 €	111 g/km/0 €	108 g/km/0 €	108 g/km/0 €	114 g/km/+ 75 €
Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant
Automatique, 4 + 2 vitesses	Automatique, 7 vitesses	Automatique, 6 vitesses	Automatique, 4 + 2 vitesses	Auto., à variation continue	Automatique, 6 vitesses
215/55 R18	215/55 R17	215/60 R17	215/60 R17	215/50 R18	215/55 R17
48 litres	42 litres	44 litres	46 litres	36 litres	47 litres
4,24 x 1,80 x 1,58	4,19 x 1,81 x 1,55	4,30 x 1,77 x 1,53	4,21 x 1,80 x 1,60	4,20 x 1,77 x 1,60	4,18 x 1,78 x 1,61
2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	3 ans ou 100 000 km	3 ans ou 100 000 km	3 ans ou 100 000 km

AGRÈMENT: • Aide au stationnement AR • Bluetooth + USB • Clim' auto. (sauf T-Cross/bizone sur Kamiq et Yaris Cross) • Ecran tactile • Instrum. numérique (sauf Vitara) • Mirror Screen • Rétros électriques dégivrants • Jantes alliage 17" (16" sur Kamiq, 18" sur 600, Captur et Yaris Cross) • Vitres électriques AV/AR • Volant réglable en hauteur/profondeur.

Renault Captur	Ford Puma	Peugeot 2008	Nissan Juke	Toyota Yaris Cross	Suzuki Vitara
Série/Série	750 € (7)	800 € (9)	Série/Série	Série/Indisponible	Série/Indisponible
800 € (6)	1200 € (8)	800 € (10)	Indisponible	Indisponible	Indisponible
Série/Série	Série/Série	800 € (9)/800 € (10)	Série/Série	Série/Série	Série/Série
800 € (6)	1200 € (8)	800 € (10)	Indisponible	Série	Série
1000 €	1000 €	Indisponible	Indisponible	Indisponible	Série
Renault Captur	Ford Puma	Peugeot 2008	Nissan Juke	Toyota Yaris Cross	Suzuki Vitara
15	16	15	16	13	13
12	12	12	12	15	12
12	14	15	12	11	9
15	14	17	14	13	13
17	14	14	17	19	17
8	12	10	8	12	7
15	12	10	11	11	11
14	13	16	15	12	9
17	14	16	16	16	14
9	12	6	9	4	14
6° 134/200	7° 133/200	8° 131/200	9° 130/200	10° 126/200	11° 119/200

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

1. Banquette reculée/avancée.
2. Pack confort, avec aide au stationnement AV/AR. 3. Pack Assistance Plus.
4. Pack Techno.
5. Pack City, avec aide au stationnement AV/AR. 6. Pack Safety Driving.
7. Pack Confort.
8. Pack Assistance Avancée.
9. Pack Navi & Access. 10. Pack Drive Assist +.

ESSENCE
VOLKSWAGEN TAYRON
1.5 ETSI LIFE PLUS - 150 CH
51 900 € 52 200 €*


Au-delà des apparences

Après le Tiguan 3, c'est au tour de sa version allongée de se renouveler, en recevant, à cette occasion, un nom qui lui est propre. Ainsi émancipé, le Tayron propose toujours sept places. A-t-il d'autres arguments à faire valoir ?

Par Méлина Priam

Par rapport au Tiguan dont il dérive, le Tayron revendique 24 cm de plus en longueur (dont 11 cm sur l'empattement), un coffre plus grand avec deux strapontins, et davantage de kilos sur la balance. Cela vous change un SUV. Mais est-ce assez pour justifier un tarif de base qui dépasse allègrement les 50 000 € (un Tiguan s'affiche à partir de 40 800 € en eTSI 130 ch) ? Dans sa version premier prix, testée ici, le Tayron reprend le petit 1.5 eTSI micro-hybride de 150 ch de son

cadet. Il peut aussi héberger le 2.0 TDI de même puissance, ou l'un des deux ensembles hybrides rechargeables de 204 ou 272 ch. Attention, avec ces deux derniers, il est contraint de laisser ses strapontins à l'usine et n'est alors disponible qu'en cinq places. Dommage, car c'est bien là l'un des intérêts de l'engin.

Un géant plutôt alerte

Sur le papier, le moteur essence de 150 ch paraît bien modeste par rapport au poids et au gabarit de ce SUV familial.

Pourtant, si le Tayron n'a rien de sportif dans les réactions de son moteur, nous n'avons, même sur les petites routes exigeantes de l'arrière-pays niçois, jamais eu l'impression de nous retrouver au volant d'un "paquebot". Le boost électrique du système micro-hybride (+ 19 ch et 56 Nm) apporte une aide bienvenue et, à quelques réactions surprenantes près, la boîte DSG7 seconde plutôt bien la mécanique. Seul reproche: le bloc 1.5 est bruyant quand on le sollicite. Plus, même, que le 2.0 TDI ! Et l'insonorisation soignée ne peut pas tout compenser. Nous n'avons pas non plus été enchantés de voir s'afficher à l'ordinateur de bord une consommation supérieure à 10 l/100 km. Notre parcours de test y a sans doute contribué. Nous nous prononcerons définitivement sur la question quand le Tayron aura été mesuré sur notre base d'essai habituelle.

En revanche, nous avons été agréablement surpris par le châssis. L'imposant Tayron (4,80 m) est bien moins pataud que son physique ne le laisse croire. Sans aller jusqu'à le qualifier de dynamique, il est peu sensible aux mouvements de caisse et affiche un bon compromis confort/tenue de route. Sa direction assez directe (deux tours de butée à butée) contribue à la pré-

Parlons **BUDGET**

> LE VRAI PRIX : le Tayron s'affiche au minimum à 3 200 € de plus que le Tiguan équivalent. Au lancement, VW met en avant les séries spéciales VW Edition et R-Line Edition. La première est moins chère que l'entrée de gamme Life Plus testée ici et profite de 3 000 € de remise tout en fournissant 4 000 € d'équipement en plus. Aucun Tayron n'échappe aux malus (CO₂ + poids).

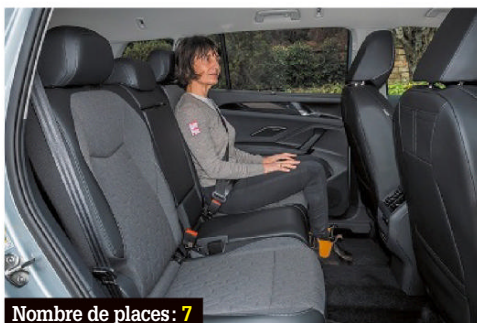
> L'ENTRETIEN : tous les deux ans ou tous les 30 000 km.

> L'ÉQUIPEMENT : l'entrée de gamme Life Plus est déjà bien fournie.

***VRAI PRIX D'ACHAT**
intégrant la remise potentielle
et le bonus/malus écolo.



Avec presque 4,80 m de long, le Tayron est un beau bébé. Grâce aux suspensions pilotées (option), il affiche un étonnant compromis confort/tenue de route.



Nombre de places : 7

Les 11 cm gagnés en empattement profitent aux passagers du 2^e rang. Il faut se contorsionner pour accéder au 3^e rang, et l'assise est basse et courte, mais l'espace aux jambes est correct (en avançant le 2^e rang, qui coulisse sur 18 cm).



Volume : 345/850 dm³ (1)

Volkswagen annonce près de 200 dm³ de plus qu'à bord d'un Tiguan, déjà bien loti en capacité de chargement.



En 7 places, il reste encore de quoi charger quelques sacs et loger le cache-bagages sous le plancher.

1. En configuration 7/5 places, 885 dm³ sur le modèle 5 places.

L'équipement

DE SÉRIE SÉCURITÉ : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (8) • Freinage auto. d'urgence • Lecture des panneaux • Phares (100% leds) et essuie-glaces auto. • Régul. de vitesse adaptatif + limiteur • Rétro intérieur jour/nuit auto. • Surv. angles morts, etc.

AGRÈMENT : • Aide au stationnement AV/AR • Banquette coulissante et rabattable 60/40 • Bluetooth • Clé mains libres • Clim' auto. trizone • Chargeur de smartphone à induction (x 2) • Ecran central tactile 12,3"/31 cm + GPS • Hayon mains libres • Jantes alu 17" • Instrumentation numérique 10"/25,4 cm • Mirror Screen • Prises USB-C.

EN OPTION AGRÈMENT : • Attelage escamotable (1 260 €) • Jantes 18" (740 €) • Pack IQ Drive (conduite semi-autonome niveau 2 + caméra 360° : 1 030 €) • Pack Hiver (sièges AV et volant chauffants : 560 €) • Pack Family (280 €) • Peinture métallisée/spéciale (de 400 à 1 200 €) • Toit panoramique vitré (1 410 €), etc.



Sans être un glouton, le Tayron ne bat pas de record de sobriété. Lors de cet essai, certes sur un parcours exigeant, l'ordinateur de bord affichait plus de 10 l/100 km. A vérifier sur nos bases dès que possible.

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	204 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	9s4
Consommation cycle mixte	6,4 l/100 km
Poids	1 747 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm ³
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48 V
Puissance maxi	150 ch
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn + 56 Nm électr.
CO ₂ /Malus	146 g/km/+ 2 850 € (1)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto. à double embrayage, 7 vitesses
Pneus	215/65 R17
Réservoir	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,80 x 1,86 x 1,67
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

1. Dont 480 € de malus au poids.

À LA LOUPE

Accès à bord	Facilité de contrôle des niveaux
Autonomie	
Boîte automatique	Gabarit
Bruits aérodynamiques	Installation des passagers
Bruit/vibrations du moteur	Protection de la carrosserie
Confort des suspensions	
Direction	Roue de secours (kit de réparation)
Durée de garantie	Sécurité des enfants
Emissions de CO ₂	Souplesse à basse vitesse
Facilité à manœuvrer	

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Volkswagen Tayron 1.5 eTSI DSG7 Life Plus (52 200 €, 150 ch) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux 7 places essence de 150 ch et plus, qui comprend notamment : Hyundai Santa Fe Hybrid Intuitive (56 100 €, 215 ch), Nissan X-Trail e-Power N-Connecta (40 600 €, 204 ch), Peugeot 5008 1.2 Hybrid GT (44 500 €, 136 ch), Skoda Kodiaq 1.5 TSI Hybrid Sportline (48 600 €, 150 ch)...

Comportement routier	
Equipements de sécurité	
Agrément/performances	
Confort/insonorisation	
Equipements de confort/garantie	
Habitabilité/coffre	
Aspects pratiques	
Présentation/ finition	
Consommation	
Prix	

■ Très bien ■ Bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie)



POSTE DE CONDUITE

PHOTOS: Y. LEFEBVRE



Comme tout SUV qui se respecte, le Tayron permet de dominer la situation. Sur cette version d'entrée de gamme, point de siège ergonomique ou à réglages électriques, mais l'assise est

accueillante, confortable (tendance ferme) et assure un maintien latéral correct. L'instrumentation numérique sur écran de 10"/25,4 cm (Digital Cockpit), personnalisable à l'envi, affiche les infos de conduite de manière lisible.

Réglage des sièges	■
Maintien des sièges	■
Simplicité des commandes	■
Visibilité AV/AR	■/■
Eclairage intérieur	■
Lisibilité des compteurs	■

AIDES À LA CONDUITE



Naturellement, dans cette catégorie de prix, toutes les aides sont de la partie dès le premier niveau de finition. Seules la conduite semi-autonome, la vue à 360°

et la protection proactive des occupants sont en option, dans un pack vendu 1 030 €. Dans l'ensemble, ces assistances fonctionnent assez bien, même si le maintien dans la voie se montre "autoritaire". Pour les plus réfractaires qui souhaiteraient en déconnecter certaines, cela peut se faire facilement via un raccourci sur l'écran.

Freinage automatique	Série
Maintien dans la voie	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Allumage auto. des phares	1 030 €
Passage codes/feux de route	Série
Assistance au créneau	Série

ÉCRAN TACTILE



Sur les versions d'entrée de gamme, l'écran tactile ne mesure "que" 12,3"/31 cm. Le format 15"/38 cm ici à l'image (1 290 € sur Elegance, R-Line, R-Line Edition et R-Line Exclusive) n'est pas proposé sur Life Plus en France.

Facilité d'utilisation	■
Lisibilité	■
Ecran tactile/Mirror Screen	Série/Série
Prix de l'option GPS	Série



Pas de commandes physiques, mais VW a prévu ce raccourci sur l'écran central pour accéder aux aides à la conduite et les couper si besoin. Il reste toujours visible.



Le sélecteur de vitesse de la boîte auto., caché derrière le volant, est tout sauf pratique.



FINITION



Plus haut de gamme que le Tiguan, le Tayron présente vraiment bien. Même si l'ensemble reste peu chaleureux, l'écran central impressionne, les matériaux sont raffinés et élégants, la finition au cordeau : du Volkswagen des grands jours !

Qualité des matériaux	■
Qualité des assemblages	■
Résistance aux rayures	■

CHAUFFAGE/CLIM*

Tous les Tayron reçoivent de série un système de clim' automatique à trois zones de réglage (gauche et droite à l'avant, et autonome à l'arrière).

Simplicité des commandes	■
Réglages gauche/droite	Série
Aérateurs arrière	Série
Discrétion de la soufflerie	■

SYSTÈME AUDIO

La hi-fi Harman Kardon n'est pas proposée en Life Plus. Le système de série compte 8 HP et un service de streaming audio avec eSim intégrée.

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	Indisponible
Bluetooth/USB	Série/Série

RANGEMENT



Les rangements sont nombreux mais pas très grands et peu sont fermés. Au 2^e rang, on trouve des poches aumônières de différentes tailles. Un support pour smartphone ou tablette est logé dans l'accoudoir central (mais condamne la place du milieu).

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Emplacement charge smartphone	Série (x2)
Aumônières/vide-poches AR	Série/Série

LE VERDICT

INTÉRESSANT

Le Tayron a de quoi séduire ceux qui cherchent de l'espace à bord, un grand coffre, et voyagent occasionnellement à sept. Confortable, équilibré et moins ennuyeux à conduire qu'attendu, il présente un bon compromis. Mais à quel tarif !

LES PLUS

Coffre XXL
Présentation et finition
Habitabilité généreuse

LES MOINS

Moteur bruyant
Prix ambitieux
3^e rang peu confortable

ÉLECTRIQUE
KIA EV3

58 KWH - 204 CH

35990 € 35990 €*


Electrique de naissance

Kia jette un pavé dans la mare avec l'EV3, son nouveau SUV citadin 100 % électrique qui, sur le papier, a tout pour devenir une référence du segment. Oui, mais le Peugeot E-2008 conserve de très bons arguments. Parviendra-t-il à lui barrer la route ? Par Clément Raoul-Réa



Un peu plus ferme côté suspensions que son concurrent, l'EV3 se montre aussi plus précis dans les virages. Et sa puissance supplémentaire est plaisante au volant.



L'E-2008 joue la carte du confort: insonorisation plus poussée, amortissement plus souple... On y voyage bien. Au prix, logiquement, d'une conduite moins dynamique.

Kia continue de déployer sa gamme de modèles 100 % électriques avec l'EV3, le plus petit du lot. Avec 4,30 m de long, il mesure exactement la même taille qu'un certain Peugeot E-2008. Il recèle cependant quelques surprises. Il peut, en effet, être équipé de batteries énormes de 81 kWh, lui offrant une autonomie qui fait référence. Sauf qu'on n'a rien sans rien: ses tarifs sont alors très haut perchés. Pour redescendre sur terre, il faut opter pour des accu plus raisonnables: 58 kWh. En entrée de gamme, il peut s'aligner presque parfaitement sur un Peugeot E-2008. Ce dernier bénéficie des aides de l'Etat et d'un petit coup de pouce en concession et, pour le prix du Kia EV3 "de base", il reçoit les équipements de la finition haute GT. Vous l'aurez compris, nous avons ici affaire à deux propositions bien différentes, d'autant que l'EV3 est un

PHOTOS: F. GROUT

***VRAI PRIX D'ACHAT** intégrant la remise potentielle et le bonus/malus écolo.

ÉLECTRIQUE

PEUGEOT E-2008

GT - 51 KWH - 156 CH

41 700 € 35 370 €*



ou d'adoption

modèle conçu exclusivement comme un véhicule électrique, alors que le Peugeot doit héberger sous son capot (et sous son plancher) diverses motorisations.

Occupation de l'espace

Une différence de conception qui n'est pas sans conséquences. En effet, malgré des mensurations très proches, l'utilisation des volumes disponibles n'est pas la même chez nos deux rivaux. C'est quand on s'installe aux places arrière que c'est le plus marquant : l'EV3 présente une habitabilité digne du segment supérieur, voire mieux. Aucun problème pour y voyager, même quand on est grand ! A bord du Peugeot, c'est une autre histoire. L'E-2008 est déjà tout juste correct dans la catégorie des SUV citadins classiques... Logique de le voir s'incliner face à un EV3 particulièrement logeable. Et les petites surfaces vitrées ne font qu'accroître la sensation d'y être à l'étroit. Voilà qui se paye cher dans notre appréciation. D'autant que le Peugeot ne se rattrape pas côté coffre : là encore, l'EV3 survole le match, avec une soute généreuse et bien pensée qui plus

est doublée d'un petit bac à l'avant pour ranger le câble. Ce que l'E-2008, avant tout développé pour abriter des moteurs thermiques sous son capot, ne peut se permettre.

Aux places avant, là aussi, tout les oppose. Mais ici, la confrontation ne tourne pas forcément à l'avantage du coréen. Certes, le design de son intérieur, futuriste, et sa dalle numérique abritant trois écrans, mettent un vrai coup de vieux au Peugeot, pourtant une référence jusqu'ici. Mais la réalisation de l'ensemble laisse à désirer, avec de très nombreuses surfaces couvertes de plastiques gris et durs qui sonnent creux. Tout le contraire du français : certes, la disposition de sa planche de bord et sa position de conduite typique de la marque ne plairont pas à tout le monde. Mais la qualité de l'ensemble est indéniable. Une sensation de raffinement renforcée par la meilleure insonorisation du Peugeot, surtout sur autoroute, et un amortissement plus prévenant. Plus ferme, mais sans jamais bousculer ses occupants, le Kia se montre un peu plus plaisant à mener. On apprécie alors le surplus de performances offert par ses 204 ch, là où les 156 ch du

Peugeot sont loin d'être ébouriffants. En ville aussi, l'EV3 a un avantage : la gestion de sa régénération. Ajustable via les palettes sur quatre niveaux, le "frein moteur" électrique peut aussi ralentir la voiture jusqu'à l'arrêt complet. Bien pratique dans les bouchons ou entre deux feux rouges. Rien de tout cela à bord de l'E-2008, qui se contente d'un mode "B" augmentant légèrement la régénération. Sa pédale de frein est par ailleurs légèrement moins facile à doser.

»»

Parlons **BUDGET**

► **LE VRAI PRIX :** pas de bonus pour l'EV3, ni de remise. Bien plus cher en théorie, l'E-2008 devient intéressant grâce à un rabais de 3 330 € et au bonus écologique (de - 2 000 € à - 4 000 € selon ressources).

► **L'ENTRETIEN :** il est préconisé tous les deux ans ou 30 000 km pour le Kia et tous les deux ans ou 25 000 km pour le Peugeot.

► **L'ÉQUIPEMENT :** bien que le Kia soit ici en finition d'entrée de gamme et le Peugeot en haut de gamme, l'équipement des deux est finalement proche et plutôt complet. Il manque cependant la pompe à chaleur, entre autres, dans les deux cas.

1. Modèle photographié en finition Extreme.

Kia EV3


➔ Ultra-moderne, la planche de bord de l'EV3 en jette! La très grande dalle rassemble trois écrans différents: un bloc compteurs de 12,3"/31 cm, un écran dédié aux commandes de clim' de 5,3"/13,4 cm, et l'écran central de 12,3". Le tout se montre réactif, mais les menus, un peu fouillis. Surtout, les très nombreuses alertes agacent et sont difficiles à désactiver. Enfin, la qualité des matériaux déçoit, avec beaucoup de plastiques durs. L'assemblage, lui, est sérieux.

» Un coup d'avance

Avec ses batteries un peu plus généreuses, il est logique de voir l'EV3 conserver une courte tête d'avance sur son rival côté autonomie. Mais les chiffres sont ici trompeurs, le Kia étant passé entre les mains de notre labo par temps froid (2° C), ce

qui pénalise fortement l'autonomie. En conditions plus tempérées, on peut donc s'attendre à le voir atteindre environ 360 km d'autonomie moyenne, soit une quarantaine de kilomètres de plus que le Peugeot. Pas négligeable. Un argument supplémentaire pour le Kia, désormais

difficilement rattrapable. Reste l'enjeu de l'équipement, l'EV3 étant limité à sa finition d'entrée de gamme pour ne pas se retrouver trop cher face au Peugeot. Mais, là aussi, le Kia s'en sort bien. Sa dotation de série n'a rien à envier à celle de l'E-2008 haut de gamme. Elle inclut

Peugeot E-2008


➔ Face au minimalisme de l'EV3, la présentation de l'E-2008 paraît plus torturée. La position de conduite, typique de Peugeot avec le petit volant et les compteurs en hauteur, ne plaira pas à tout le monde. L'écran central (10"/25,4 cm) n'est pas intuitif et il faut pianoter pour ajuster la température, par exemple. En revanche, rien à redire côté finition, bien plus valorisante que celle du Kia, avec des matériaux souples presque partout et des ajustements précis.



Nombre de places : 5

1 L'espace réservé aux passagers arrière de l'EV3 est étonnant pour un SUV de ce gabarit. Il accueille la famille sans sourciller! **2** Son coffre donne aussi des points à l'EV3: volumineux, il peut abriter un câble sous son double fond.

3 Celui-ci peut aussi loger dans un petit coffre d'appoint, à l'avant.



Volume 5 pl.: 465 + 19 dm³(1) ■



1. Coffre arrière + avant

même un chargeur embarqué 11 kW de série, très utile au quotidien... Sans parler de la garantie de 7 ans chère à Kia. La cerise sur un gâteau déjà bien réussi. Même dans cette définition "de base", avec ses petites batteries et privé des équipements les plus high-tech des

finitions hautes, l'EV3 s'impose haut la main. L'E-2008 reste un SUV électrique confortable et bien fini, et son autonomie est correcte. Mais il ne peut lutter contre un rival qui profite pleinement d'avoir été entièrement conçu comme un modèle 100 % électrique. ■



Nombre de places : 5

1 Correctes dans l'absolu, les places arrière de l'E-2008 ne peuvent rivaliser avec celles de l'EV3. **2** Pas au niveau de celui du Kia, le coffre du Peugeot est suffisant. Un espace sous le double plancher est réservé aux câbles. **3** Avec un simple mode "B", pas moyen de jouer sur la puissance de la régénération.



Volume 5 pl.: 388 dm³ ■



NOS MESURES	Kia EV3	Peugeot E-2008
Vitesse maxi	171 km/h	151 km/h
Accélération 1000 m D. A.	29s6	31s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s8	5s8
Autonomie électrique moyenne	340 km ⁽¹⁾	320 km
Route/Autoroute/Ville	370/270/380 km ⁽¹⁾	350/245/375 km
Temps de charge Wallbox ⁽²⁾ /Secteur	9 h/Non mesuré	8 h/39 h
Sur borne rapide 100 kW ⁽³⁾	29 mn	31 mn
Poids	1728 kg	1610 kg
Diamètre de braquage	11 m	11,3 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	65 m

1. Mesures effectuées par temps froid. 2. A 7,4 kW. 3. De 10 à 80 %, donnée constructeur.

LA TECHNIQUE	Kia EV3	Peugeot E-2008
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à aimants permanents
Capacité de la batterie brute/utile	NC/58,3 kWh	54/51 kWh
Puissance fiscale	4 CV	4 CV
Puissance maxi	204 ch	156 ch
Couple maxi	283 Nm	204 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/0 €	0 g/km/- 2000 à - 4000 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 rapport	Automatique, 1 rapport
Pneus	215/60 R17	215/55 R18
Dim. L x l x h, en m	4,30 x 1,85 x 1,57	4,30 x 1,77 x 1,53
Durée de garantie	7 ans ou 150000 km ⁽¹⁾	2 ans (km illimités) ⁽²⁾

1. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

2. Moteur, batterie et transmission garantis 8 ans ou 160 000 km.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

SÉCURITÉ: • ABS + AFU + ESP • Airbags (7 pour l'EV3, 6 pour l'E-2008) • Aide au maintien dans la voie • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Surveillance de l'attention du conducteur, etc.

AGRÈMENT: • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Clim' auto. • Ecran tactile (12,3"/31 cm pour l'EV3, 10"/25,4 cm pour l'E-2008) avec GPS et Mirror Screen • Entrée et démarrage mains libres • Jantes alu 17".

EN OPTION	Kia EV3	Peugeot E-2008
Chargeur embarqué 11 kW	Série	400 €
Conduite semi-autonome	850 €	1000 €
Pompe à chaleur	1550 €	450 €
Toit panoramique	Indisponible	1000 €

LES NOTES DU	Kia EV3	Peugeot E-2008
Comportement routier	16	15
Équipements de sécurité	12	12
Agrément/performances	16	14
Confort/insonorisation	14	16
Équipements de confort/garantie	17	17
Habitabilité/coffre	20	11
Aspects pratiques	14	10
Présentation/ finition	14	16
Autonomie	14	12
Prix	9	10
	1 ^{er} 146/200	2 ^e 133/200

LE VERDICT Victoire Kia EV3



Beaucoup plus logeable, pratique, aussi bien équipé et un peu plus endurant, l'EV3 s'impose nettement. Il est aussi plus plaisant à mener et plus performant, ce qui ne gâche rien. Reste que l'E-2008 est bien mieux fini, plus confortable, et bien aidé par le bonus et sa remise qui lui permettent de s'aligner côté tarif en finition haute.

■ Très bien ■ Bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie).



● ● ● SUR AUTOROUTE, DU BON ET DU MOINS BON

A 130 km/h, à allure stabilisée, le trois cylindres essence se fait discret. Lorsqu'il est franchement sollicité (accélérations, relances...), il est épaulé par trois moteurs électriques (avant, arrière et alerno-démarrreur intégré à la boîte de vitesses), mais il émet des vibrations désagréables. Dommage. Quant à la consommation, elle oscille autour de 8 l/100 km. Correct.



● ● ● ÉCONOMIQUE ET TRÈS MANIABLE EN VILLE

En mode 100 % électrique, nous avons réussi à parcourir environ 80 km en milieu urbain. Peu de modèles hybrides rechargeables en sont capables. Et en plus de l'agilité qu'elles procurent sur route, les roues arrière directrices rendent ce SUV très maniable dans les ruelles étroites.

● ● ● UN QUASI SANS-FAUTE POUR L'HABITACLE

Entre les superbes sièges signés Alpine, la position de conduite optimale et l'ergonomie des commandes très bien pensée, le Rafale séduit son conducteur. D'autre part, l'écran tactile est un exemple de fluidité et de facilité d'utilisation. Seul petit bémol: le manque de visibilité arrière.



UNE AUTO TESTÉE AU QUOTIDIEN

Par David Bouillaux

A Auto Plus Crossovers & SUV, nos essais ne se limitent pas

Lancé durant l'été 2024, le Rafale représente le fleuron de la gamme Renault. Mais il ne bénéficiait jusqu'alors que d'une seule motorisation hybride de 200 ch. Pour mieux affronter les ténors de la catégorie des SUV coupés (Audi Q5 Sportback, BMW X4, Mercedes GLC Coupé...), le français étrenne, depuis peu, une technologie hybride rechargeable, forte de 300 ch, synonyme de transmission intégrale. La batterie, d'une capacité brute de 22 kWh, permet d'après nos mesures de rouler

près de 90 km en tout électrique en moyenne. Et pour tenter de faire oublier son embonpoint, lié à cette technologie (1990 kg sur notre balance), le SUV profite de série du châssis 4Control à quatre roues directrices. Nous avons donc voulu en savoir un peu plus sur son autonomie électrique, mais aussi sur la consommation, l'agrément, le plaisir au volant ou encore l'environnement intérieur, en passant quelques jours avec un Rafale hybride rechargeable en finition Esprit Alpine, un modèle affiché au tarif de 54 500 €*.



● ● ● BLUFFANT SUR LES PETITES ROUTES !

Nous avons parcouru plusieurs dizaines de kilomètres sur les axes secondaires, ce qui nous a permis d'apprécier l'excellent confort et, surtout, le très bon comportement routier du Rafale. Au volant, les 1990 kg sont à peine perceptibles et la motricité sur chaussée humide difficile à prendre en défaut. Et lorsque la batterie est assez chargée, l'ensemble assure des performances honorables.



● ● ● ARRÊTS À LA POMPE PEU FRÉQUENTS

En plus d'une autonomie relativement confortable en mode électrique, la conso moyenne du trois cylindres essence ne grimpe que très rarement au-delà des 7,5 l/100 km en mode hybride. De ce fait, grâce au réservoir de 55 litres, il est possible d'approcher les 700 km avant la réserve, sans compter, au bas mot, 80 km d'autonomie électrique.



● ● ● PATIENCE LORS DES RECHARGES...

Lors de nos emplettes, nous avons profité de la présence d'une borne de recharge délivrant jusqu'à 22 kW. Sauf que le chargeur embarqué du Rafale plafonne à 7,4 kW, là où les concurrents proposent souvent du 11 kW (parfois en option) voire une charge rapide⁽¹⁾. Au bout de 1h30, la batterie de 22 kWh⁽²⁾ n'avait récupéré que 50 % de sa capacité...

Le Renault Rafale PHEV

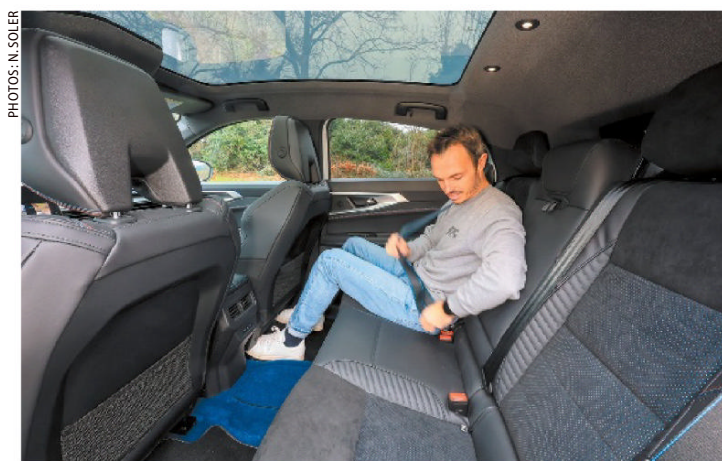
aux tests techniques. Se mettre à la place des conducteurs reste notre priorité. La preuve avec ces morceaux choisis..



● ● ● UN COFFRE MULTITÂCHE, MAIS UN PEU RÉDUIT

Nous n'avons eu aucun mal à embarquer une dizaine de sacs de bois sec (25 dm³ chacun) sans avoir à rabattre les dossiers. En revanche, le seuil haut perché ne nous a pas facilité la tâche. Par ailleurs, le chargeur embarqué de la grosse batterie prive le Rafale du très astucieux plancher modulable... et des 60 dm³ de volume de coffre situés en dessous.

1. 50 kW sur borne à courant continu. 2. Capacité brute.



● ● ● A L'ARRIÈRE, C'EST BYZANCE !

Certes, la hauteur de caisse surélevée du Rafale peut gêner certains pour monter à bord, mais une fois installé, on jouit d'un espace étonnant pour les jambes comme en garde au toit. Par ailleurs, l'éventuel passager du milieu n'est pas gêné par le tunnel de servitude.

LE VERDICT Plaisant à tous points de vue

Ce test au quotidien nous a permis de conforter nos premières bonnes impressions concernant le Rafale hybride rechargeable. Très plaisant à mener, confortable, agile, facile à vivre et accueillant, le Renault a cumulé les bons points lors de cette semaine passée en sa compagnie. Seul vrai bémol à ce niveau de gamme : les vibrations et la sonorité peu agréables du moteur thermique à l'accélération.

TOYOTA YARIS CROSS

Quelles sont les meilleures versions ?



A. SAUNIER

Avec le Yaris Cross, Toyota a réinvesti avec succès le segment des petits SUV. Développé sur la même base que la Yaris et fabriqué en France, il profite de l'expertise de la marque en matière de motorisations hybrides et d'une gamme désormais assez étoffée. Pour cibler la déclinaison la plus judicieuse, nous avons testé et comparé toutes les versions.

Par David Bouillaux

La gamme

La marque propose pas moins de cinq niveaux de finition, mais se montre un peu moins généreuse quant aux motorisations. Le Yaris Cross s'appuie ainsi sur une seule mécanique hybride essence, disponible en 116 ou 130 ch. Il s'agit d'un trois cylindres essence couplé à un petit moteur électrique de 80 ch. En version de base de 116 ch, le Yaris Cross émerge à 28 800 €, mais il est uniquement disponible avec les deux premiers niveaux de finition Dynamic et Design. Pour accéder

aux versions hautes Collection, GR Sport et Première, il faut impérativement opter pour la version de 130 ch. A noter que pour ceux qui évoluent en terrain difficile (routes enneigées de montagne), Toyota équipe cette dernière d'une transmission intégrale. Le constructeur a simplement greffé un petit moteur électrique de 5 ch sur l'essieu arrière. Facturé 2 000 € de plus que la version 4x2, le 1.5 hybride 130 quatre roues motrices peut être associé aux finitions Design, Collection ou Première.

FINITIONS	LES HYBRIDES ESSENCE		
	1.5 Hybride - 116 ch	1.5 Hybride - 130 ch	1.5 Hybride 4x4 - 130 ch
Dynamic	28 800 € / 26 300 €* [*]	—	—
Design	30 800 € / 28 300 €* [*]	31 300 € / 28 800 €* [*]	33 300 € / 30 800 €* [*]
Collection	—	34 300 € / 31 800 €* [*]	36 300 € / 33 900 €* [*]
GR Sport	—	34 300 € / 31 800 €* [*]	—
Première	—	36 300 € / 33 800 €* [*]	38 300 € / 35 900 €* [*]

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et l'éventuel malus écolo.

Quel moteur ?

Le Toyota Yaris Cross entre en scène avec le polyvalent bloc 1.5 Hybride de 116 ch. Depuis quelques mois, le petit SUV citadin peut aussi recevoir une version plus puissante de cette même mécanique, développant 130 ch. Et c'est celle-ci qui permet d'accéder à une transmission 4x4. Après avoir testé, mesuré et jugé les trois configurations disponibles au catalogue, voici notre verdict.

1.5 Hybride - 130 ch

Le 1.5 Hybride de 130 ch n'apporte pas grand-chose de plus que le 116 ch selon nos mesures. Les accélérations sont proches (0s2 de moins au 1 000 m D. A.), de même que la consommation, (seulement 0,1 l/100 km de plus en moyenne). Les 44 Nm de couple supplémentaires servent surtout à l'agrément en ville. Accessible à partir de 28 800 € et facturée 500 € de plus à équipement équivalent, cette mécanique donne accès à l'ensemble des finitions hautes.

1.5 Hybride - 116 ch

NOTRE CHOIX

Proposé à partir de 26 300 €*, le 1.5 hybride de 116 ch offre des performances déjà suffisantes. En ville, le système hybride se révèle à la fois très doux et très peu gourmand (4,7 l/100 km). Cependant, lors des relances sur les plus grands axes, la transmission a tendance à faire grimper le trois cylindres dans les tours, la sonorité se révélant tout de suite moins agréable. Mais la conso reste raisonnable dans tous les cas. En moyenne, comptez 5,7 l/100 km.

1.5 Hybride 4x4 - 130 ch

Facturée 2 000 € de plus et disponible à partir de 30 800 €*, la version 4x4 s'alourdit de 90 kg, les roues arrière étant entraînées par un petit moteur électrique supplémentaire (5 ch). Mais ce surpoids n'a pas d'impact significatif, que ce soit en reprises ou en conso. Le volume de coffre est amputé, lui, de 68 dm³. Enfin, malgré la transmission 4x4, n'oubliez pas jouer les baroudeurs : l'aide des roues arrière est modeste et sert surtout à se sortir d'un mauvais pas.

1.5 Hybride - 116 ch

En plus d'être suffisamment polyvalente, cette version de base est très peu gourmande, notamment en ville (4,7 l/100 km).

1.5 Hybride - 130 ch

Hélas, le 1.5 Hybride 130 n'améliore pas les relances du Yaris Cross par rapport à la version de 116 ch.

1.5 Hybride 4x4 - 130 ch

Loin d'afficher des prestations d'un vrai baroudeur, cette version 4x4 trouvera son intérêt sur chaussées glissantes.

NOS MESURES



	LES HYBRIDES ESSENCE		
	1.5 Hybride - 116 ch	1.5 Hybride - 130 ch	1.5 Hybride 4x4 - 130 ch
Vitesse maxi	166 km/h	165 km/h	163 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	33s8	33s6	33s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s2	8s2	8s4
Consommation moyenne	5,7 l/100 km	5,8 l/100 km	5,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,7/6,6/4,7 l/100 km	5,9/6,9/4,8 l/100 km	5,9/6,9/5 l/100 km
Coût aux 1 000 km	100 €	103 €	105 €
Autonomie moyenne	631 km	620 km	610 km
Poids	1 242 kg	1 260 kg	1 349 kg
Freinage de 130 à 0 km/h	66 m	66 m	70 m
Volume de coffre	436 dm³	436 dm³	368 dm³
Moteur	3 cyl. en ligne, 12S + électrique	3 cyl. en ligne, 12S + électrique	3 cyl. en ligne, 12S + électrique
Hybridation	Moteur électrique 80 ch	Moteur électrique 84 ch	Moteurs électriques 84 ch (AV) + 5 ch (AR)
Cylindrée	1 490 cm³	1 490 cm³	1 490 cm³
Puissance fiscale	5 CV	5 CV	5 CV
Puissance maxi combinée	116 ch	130 ch	130 ch
Couple maxi combiné	141 Nm	185 Nm	185 Nm
CO ₂ /Malus	101 g/km/0 €	108 g/km/0 €	108 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV	4x4
Boîte	Automatique, à variation continue	Automatique, à variation continue	Automatique, à variation continue
Réservoir	36 litres	36 litres	36 litres

LES ÉTOILES

	1.5 Hybride - 116 ch	1.5 Hybride - 130 ch	1.5 Hybride 4x4 - 130 ch
Agrément	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
Performances	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
Souplesse à basse vitesse	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
Niveau sonore	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
Budget carburant	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
Prix (coeff. 2)	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
BILAN	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●

Quelle finition ?

Le Yaris Cross se décline en cinq niveaux de finition, dont une nouvelle venue, la GR Sport. Quelle version présente le meilleur rapport prix/prestations ?



Entre les petits écrans et les nombreux plastiques noirs, cette version est moins séduisante.



Les grands écrans, le revêtement spécifique et la sellerie taupe valorisent cette finition Collection.



Place au sport avec la jolie sellerie, le volant cuir à surpiqûres rouges et les logos GR Sport ici et là.



Outre l'arrivée d'une sellerie spéciale, la finition haute arbore un imposant toit panoramique.

Dynamic

La liste d'équipements est satisfaisante sur cette finition premier prix : clim' auto., clé mains libres, caméra de recul, gestion des phares auto. et même régulateur adaptatif, mais elle fait l'impasse sur les jantes alu, et ne peut être enrichie (quasiment aucune option).

Design

NOTRE CHOIX

Ce deuxième niveau coûte certes 2 800 € de plus que l'entrée de gamme, mais il embellit le SUV japonais (jantes alu, barres de toit), et y ajoute des équipements comme le GPS avec un plus grand écran ou les vitres AR surteintées. Surtout, il donne accès à bien plus d'options.

Collection

Facturée 3 000 € de plus que la Design, la version Collection se soigne (jantes 18", peinture bicolore) et passe un gros cap côté dotation : affichage tête haute, radars AV, clim' bizona, sièges AV chauffants et compteurs numériques plus imposants (12,3"/31 cm).

GR Sport

Fraîchement arrivée, la GR Sport apporte une touche de sportivité au petit SUV : calandre en nid d'abeille, diffuseur AR et jantes spéciales de 18". Cette finition est affichée au même tarif que la Collection. Mais elle n'est disponible qu'avec le bloc 1.5 Hybride 130.

Première

Ce haut de gamme (+ 2 000 €) peaufine le look (jantes alu 18" bicolores, boutons spécifiques) et offre une dotation poussée (caméra 360°, hayon électrique, toit panoramique, hi-fi JBL...). Associé aux 1.5 hybrides 130 4x2 et 4x4, il est vendu à un tarif digne du premium.

LES ÉQUIPEMENTS	Dynamic	Design	Collection	GR Sport	Première
-----------------	---------	--------	------------	----------	----------

SÉCURITÉ : • ABS + ESP + AFU • Aide au maintien dans la voie active • Airbags (6) • Antibrouillards • Codes/phares automatiques • Frein de stationnement électrique • Isofix • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces automatiques • Régulateur de vitesse adaptatif.

Rétro intérieur jour/nuit auto.	Indisponible	Série	Série	Série	Série
Antibrouillards	Indisponible	Série	Série	Série	Série
Affichage tête haute	Indisponible	Indisponible	Série	Série	Série
Surveillance des angles morts	Indisponible	1 000 € ⁽¹⁾	Série	Série	Série
Avertisseur de circulation arrière	Indisponible	1 000 € ⁽¹⁾	Série	Série	Série
Sortie sécurisée des occupants	Indisponible	1 000 € ⁽¹⁾	Série	Série	Série
Roue de secours	300 €	300 €	300 €	300 €	300 €

AGRÈMENT : • Accès et démarrage sans clé • Aide au stationnement AR avec caméra de recul • Bluetooth • Clim' auto. • Double plancher de coffre • Ecran tactile avec Mirror Screen • Prises USB-C • Rétros électr.

Climatisation automatique/bizone	Série/-	Série/-	Série/Série	Série/Série	Série/Série
Jantes alu	Indisponible	Série (17")	Série (18")	Série (18")	Série (18")
GPS	Indisponible	Série	Série	Série	Série
Rails de toit noirs	Indisponible	Série	Série	Série	Série
Vitres AR et lunette surteintées	Indisponible	Série	Série	Série	Série
Chargeur smartphone par induction	Indisponible	Indisponible	Série	Série	Série
Aide au stationnement AV	Indisponible	1 000 € ⁽¹⁾	Série	Série	Série
Plancher de coffre modulable	Indisponible	1 000 € ⁽¹⁾	Série	Série	Série
Banquette rabattable 40/20/40	Indisponible	1 000 € ⁽¹⁾	Série	Série	Série
Sièges AV chauffants	Indisponible	1 000 € ⁽¹⁾	Série	Série	Série
Peinture métallisée	650 €	650 €	Série	Série	Série
Hayon électrique	Indisponible	Indisponible	1 000 € ⁽²⁾	1 000 € ⁽²⁾	Série
Système hi-fi JBL	Indisponible	Indisponible	1 000 € ⁽²⁾	1 000 € ⁽²⁾	Série
Toit panoramique	Indisponible	Indisponible	700 €	700 €	Série
Volant chauffant	Indisponible	Indisponible	Indisponible	Indisponible	Série

LES ÉTOILES	Dynamic	Design	Collection	GR Sport	Première
Présentation	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
Prix/équipement	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
BILAN	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●

1. Pack Cargo. 2. Pack Techno.



Compris dans un pack à 1 000 €⁽¹⁾ pour la finition Design et livré de série à partir de Collection, cet équipement se révèle très pratique au quotidien et à la veille des départs en vacances.



Livrés, là aussi, de série à partir de la finition Collection, les sièges avant chauffants raviront les plus frileux.



Facturé 700 € sur Collection et GR Sport et de série sur Première, le grand toit panoramique égaie franchement l'habitacle du Yaris Cross.

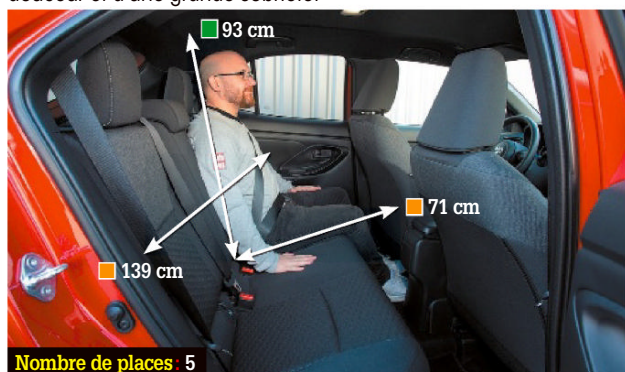
Toyota Yaris Cross

1.5 Hybride Design - 116 ch
30 800 € / 28 300 €*

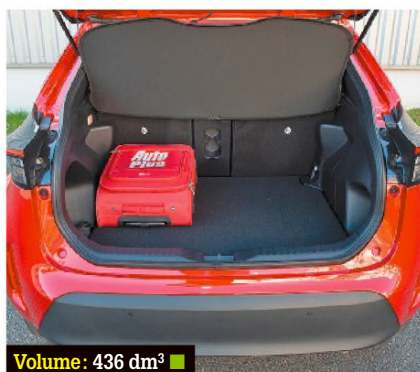
■ Le Yaris Cross 1.5 Hybride de 116 ch associé au second niveau de finition Design constitue le choix le plus judicieux. Facturée 28 300 €*, cette combinaison offre le meilleur rapport prix/équipement. La dotation comporte déjà plus que le nécessaire (barres de toit, jantes alu, GPS...), quitte à l'enrichir du pack Cargo pour 1 000 € de plus. Côté mécanique, les versions de 130 ch n'améliorent ni l'agrément, ni la conso. Leur seul mérite : donner accès à d'autres équipements modernes ou à la transmission 4x4. Quelle que soit la version, les performances de la mécanique hybride et l'agrément de la transmission à variation continue ne sont pas exemplaires, mais une fois en ville, le Yaris Cross fait preuve de douceur et d'une grande sobriété.



L'habitacle du Yaris Cross (similaire à celui de la citadine Yaris) ne brille pas par son originalité. Ainsi, les occupants font face à une planche de bord au style très classique. Néanmoins, l'ergonomie est bien pensée et l'équipement, complet dès la version de base (clim' auto., régulateur adaptatif...), s'enrichit en Design (caméra de recul, GPS avec écran de 10,5"...). Et si les plastiques ne sont pas toujours très valorisants, la finition apparaît sérieuse.



A l'arrière, les occupants peuvent se sentir un peu à l'étroit. Les grands apprécieront toutefois une garde au toit plutôt généreuse.



Le Yaris Cross Design dispose d'un grand coffre. Le pack Cargo (1 000 €) donne accès au plancher modulable et à la banquette rabattable en trois parties.



HYBRIDE RECHARGEABLE
OPEL GRANDLAND
 HYBRIDE RECHARGEABLE GS - 195 CH

45990 € 45400 €*


Premier de cordée

Le Grandland a l'insigne honneur d'inaugurer la nouvelle chaîne cinématique hybride rechargeable du groupe Stellantis, qui équipera également le Peugeot 3008. Voyons quels sont ses progrès...

Par Vincent Desmonts

Les ventes d'hybrides rechargeables ont reculé de 10 % en France en 2024, et cela ne va pas aller en s'arrangeant puisque les véhicules de ce type sont désormais soumis au malus au poids (avec cependant un abattement de 200 kg). Pas de quoi dissuader le groupe Stellantis de lancer une nouvelle chaîne de traction hybride rechargeable, inaugurée par cet Opel Grandland. Pourquoi le cousin allemand est-il servi en premier ? Parce que les ingénieurs d'outre-Rhin ont eu

la main sur ce projet, et notamment sur l'optimisation du bloc thermique essence. Ce dernier est toujours le 1.6 PureTech, mais dans sa troisième génération, qui adopte un cycle Miller (pour baisser la consommation). Le reste est tout nouveau, y compris la boîte à double embrayage et sept vitesses, qui intègre un moteur électrique de 125 ch. Quant à la batterie, elle a presque doublé de capacité (17,9 kWh utiles au lieu de 10) et se situe désormais sous l'habitacle, et non plus sous le plancher du coffre.

Avantage : le volume de chargement du Grandland Hybride Rechargeable est identique à celui des versions hybrides et électriques. Inconvénient : le plancher surélevé, s'ajoutant à des assises un peu trop courtes, rend modérément confortables les places arrière. Dommage, car avec son empattement plus long que celui d'un Peugeot 3008, le Grandland offre davantage d'espace aux jambes. Côté ambiance intérieure, en revanche, l'Opel apparaît fort austère, avec une planche de bord taillée à la serpe, des habillages couleur de muraille et des plastiques de qualité moyenne. Sur ce plan, le cousin au lion garde l'avantage ! Et que vaut ce nouveau groupe motopropulseur ? Pour l'autonomie, la batterie, certes plus grosse, ne permet quand même pas d'atteindre les 87 km en mode électrique promis par la fiche technique. Mais nous avons néanmoins pu parcourir 72 km avant de réveiller le 1.6, ce qui représente un joli progrès par rapport aux 40 km mesurés sur l'ancien modèle.

Plus loin, plus sobre

Surtout, on note une nette amélioration de la sobriété en mode hybride une fois les accus vidés : lors de notre essai, nous

Parlons **BUDGET**

➤ **LE VRAI PRIX :** on peut déjà espérer 5 % de remise en concession, ce qui compense tout juste le malus au poids qui touche cette version.

➤ **L'ENTRETIEN :** à effectuer tous les 25000 km ou tous les deux ans.

➤ **L'ÉQUIPEMENT :** très correcte, la dotation comprend les phares matriciels, le régulateur adaptatif ou encore la navigation connectée. Malheureusement, la compléter réclame de passer par des packs, certes riches, mais facturés au prix fort.

***VRAI PRIX D'ACHAT**
 intégrant la remise potentielle
 et le bonus/malus écolo.



PHOTOS: A. CORTESI



Malgré les 195 ch annoncés, les performances du Grandland hybride rechargeable n'impressionnent pas. Il faut dire que l'engin frise les 2 tonnes...



Nombre de places: 5

Son empattement plus long que celui du Peugeot 3008 dégage plus d'espace aux jambes. Mais l'assise courte et le plancher surélevé (à cause des batteries) nuisent au confort postural.



Volume: 555 dm³ ■

Inchangé par rapport aux versions thermiques, le coffre est spacieux et facile à charger.



Ces jantes aluminium de 20" sont facturées 600 €. Les roues de série sont en 19".

1. En configuration 7/5 places, 885 dm³ sur le modèle 5 places.

L'équipement

DE SÉRIE SÉCURITÉ: • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (6) • Phares et essuie-glaces auto. • Phares à leds matriciels • Régulateur de vitesse adaptatif • Rétro intérieur jour/nuit auto.

AGRÈMENT: • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Banquette 40/20/40 • Chargeur de smartphone à induction • Clé mains libres • Clim' bizona • GPS • Instrumentation numérique • Jantes alu 18" • Mirror Screen • Sièges AV chauffants • Vitres AV/AR électriques • Volant cuir multifonction.

EN OPTION AGRÈMENT: • Affichage tête haute, caméra 360°, surveillance d'angles morts et conduite semi-autonome (1 600 €) • Chargeur 7 kW (400 €) • Jantes alu 20" (600 €) • Sièges AV/AR en cuir et chauffants, électriques et massants à l'avant (2 900 €) • Toit ouvrant panoramique, hi-fi Focal 10 HP et hayon électrique (2 700 €).



Si les 87 km d'autonomie électrique annoncés restent optimistes, nous avons parcouru plus de 70 km lors de notre test. Un beau progrès par rapport à l'ancien modèle, qui atteignait tout juste 40 km.

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	220 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7s8
Consommation cycle mixte	0,8 l/100 km
Autonomie en 100 % électrique	87 km
Poids	1971 kg

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	195 ch
Puissance fiscale	8 CV
CO ₂ /Malus	19 g/km/ + 1 720 kg ⁽¹⁾
Moteur thermique	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 598 cm ³
Puissance maxi	150 ch
Couple maxi	300 Nm à 2 000 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	92 kW (125 ch)
Couple maxi	118 Nm
Batterie	17,9 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Pneus	235/55 R19
Réservoir	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,65 x 1,91 x 1,67
Durée de garantie	2 ans (km illimités)
1. Malus au poids.	

À LA LOUPE

Accès à bord	Facilité de contrôle des niveaux
Autonomie	Gabarit
Boîte automatique	Installation des passagers
Bruits aérodynamiques	Protection de la carrosserie
Bruit/vibrations du moteur	Roue de secours (kit de réparation)
Confort des suspensions	Sécurité des enfants
Direction	Souplesse à basse vitesse
Durée de garantie	
Emissions de CO ₂	
Facilité à manœuvrer	

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

L'Opel Grandland Hybride Rechargeable GS (45 400 €*, 195 ch) est évalué dans la catégorie des SUV compacts hybrides rechargeables d'environ 200 ch, qui comprend: Citroën C5 Aircross Hybride Rech. Max (47 500 €*, 225 ch), Ford Kuga Duratec PHEV ST-Line X (46 600 €*, 243 ch), Hyundai Tucson Plug-in N Line Creative (44 600 €*, 253 ch), Peugeot 3008 Plug-in Hybrid GT (46 900 €*, 195 ch), VW Tiguan 1.5 eHybrid VW Edition (51 000 €*, 204 ch).

Comportement routier	■
Equipements de sécurité	■
Agrément/performances	■
Confort/insonorisation	■
Equipements de confort/garantie	■
Habitabilité/coffre	■
Aspects pratiques	■
Présentation/ finition	■
Consommation	■
Prix	■

■ Très bien ■ Bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie)



POSTE DE CONDUITE



Les sièges avant offrent de multiples réglages, y compris pour la longueur d'assise. Ils restent cependant

manuels, sauf à prendre l'option sellerie cuir (2 900 €). On apprécie par ailleurs qu'Opel ait conservé des boutons physiques pour les commandes les plus importantes.

AIDES À LA CONDUITE



En finition GS, le Grandland hybride rechargeable offre les aides à la conduite standard : freinage d'urgence auto., lecture des panneaux, ainsi

que le régulateur de vitesse adaptatif. Le pack Techno GS à 1 600 € y ajoute – entre autres – la conduite semi-autonome, la surveillance des angles morts ou encore l'alerte de trafic en marche arrière, en plus de l'affichage tête haute et de la caméra à 360 degrés.

ÉCRAN TACTILE



L'écran d'infodivertissement mesure 16"/40,6 cm de diagonale. Les graphismes sont clairs mais les menus manquent de simplicité et ils pourraient être plus réactifs. Le GPS n'est en série que sur la finition GS.

Réglage des sièges	■
Maintien des sièges	■
Simplicité des commandes	■
Visibilité AV/AR	■/■
Eclairage intérieur	■
Lisibilité des compteurs	■

Freinage automatique	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Conduite semi-autonome	1 600 € ⁽¹⁾
Surveillance des angles morts	1 600 € ⁽¹⁾
Alerte de trafic en marche arrière	1 600 € ⁽¹⁾
Assistance au créneau	Indisponible

1. Options groupées.

Facilité d'utilisation	■
Lisibilité	■
Ecran tactile/Mirror Screen	Série/Série
Prix de l'option GPS	Série



Les portières recouvrant les bas de caisse évitent qu'on se salisse les jambes en montant à bord ou en descendant.



Gare à cet angle vif du pare-chocs arrière au moment de charger son coffre: il peut faire mal et est exposé aux coups.



FINITION



Déjà austère avec ses coloris gris terne, la présentation intérieure n'est pas avantagée par des matériaux de qualité moyenne et des assemblages imparfaits. On est loin de la finition cossue du Peugeot 3008, son cousin...

Qualité des matériaux	■
Qualité des assemblages	■
Résistance aux rayures	■

CHAUFFAGE/CLIM*

On apprécie les boutons physiques, pratiques pour ajuster la température voulue, ainsi que la discrétion de la soufflerie.

Simplicité des commandes	■
Réglages gauche/droite	Série
Aérateurs arrière	Série
Discrétion de la soufflerie	■

SYSTÈME AUDIO

Notre modèle d'essai disposait du système audio Focal à dix haut-parleurs, d'une bonne qualité mais compris dans un coûteux pack.

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	2700 € ⁽²⁾
Bluetooth/USB	Série/Série

2. Inclus dans un pack d'options.

RANGEMENT



Le Grandland regorge de rangements, avec de grands vide-poches dans les portières, de vastes bacs dans la console centrale et une boîte à gants de belle capacité.

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Emplacement charge smartphone	Série
Aumônières/vide-poches AR	Série/Série

LE VERDICT

INTÉRESSANT

Spacieux, bien placé côté tarifs, doté d'une belle autonomie et plus sobre que jamais, le Grandland "plug-in" est desservi par sa pédale de frein inconsistante, ses suspensions fermes et sa présentation triste.

LES PLUS

Autonomie/conso en progrès
Habitabilité AR/coffre
Prix/équipement

LES MOINS

Sensations pédale de frein
Ambiance austère
Confort ferme

ÉLECTRIQUE
BYD ATTO 2
BOOST - 42 KWH - 176 CH
31 990 €⁽¹⁾ 31 990 €*^{*}


Une attaque ciblée...

Avec un premier prix à moins de 30 000 €⁽¹⁾, pléthore d'équipements et d'autres atouts que nous vous dévoilons ici, l'Atto 2 a de quoi faire trembler ses rivaux, au premier rang desquels le Peugeot E-2008.

Par Charles Thouluc

Les nouveaux modèles s'enchaînent à un rythme effréné chez BYD. Après le Sealion 7, un grand (4,83 m) et puissant (530 ch) SUV coupé électrique, présenté il y a deux mois seulement, le leader mondial des véhicules 100 % électriques s'attaque dans la foulée au marché des crossovers citadins. Long de 4,31 m et petit frère de l'Atto 3 (4,46 m), l'Atto 2 sera proposé à partir de 29 990 €. Un tarif officiel chez nos voisins espagnols, où il

est déjà commercialisé. Pour la France, BYD communiquera ses prix très prochainement. Mais d'après nos estimations, ils devraient être proches, voire équivalents. En suivant ce raisonnement, la version haut de gamme Boost, ici à l'essai, coûtera 31 990 € chez nous. Un Peugeot E-2008, meilleure vente de la catégorie, réclame 9 710 € de plus en version 51 kWh GT! Mais une fois le bonus écolo (montant médian de 3 000 €) et la remise (13 %) déduits sur

le français, l'écart retombe à 1 310 €*, toujours à l'avantage du chinois (pour autant privé d'aide de l'Etat et de remise à son lancement).

Riche, puissant et... casanier

Outre son tarif, l'Atto 2 avance d'autres arguments : il est garanti 6 ans ou 150 000 km (8 ans et jusqu'à 200 000 km pour la batterie, contre 160 000 km pour la plupart de ses rivaux), et la richesse de ses équipements de série ferait passer ses concurrents pour des pingres (voir encadré ci-contre). Le Peugeot E-2008, pourtant bien doté en GT, nécessite encore au minimum 4 000 € d'options (accès mains libres, sièges avant chauffants et à réglages électriques, toit ouvrant panoramique...) pour se rapprocher de la dotation du BYD, sans parvenir à l'égaliser. Cette supériorité se retrouve aussi au niveau de la puissance du moteur. Avec 176 ch, l'Atto 2 dépasse de 20 ch ses rivaux du groupe Stellantis. Il s'incline face aux 204 ch du Kia EV3 et aux 217 ch du Hyundai Kona. Des différences toutefois peu perceptibles à la conduite. Comme ses concurrents, l'Atto 2 accélère vigoureusement, de façon linéaire,

Parlons BUDGET

> LE VRAI PRIX : aucune remise au lancement commercial et comme l'Atto 2 est fabriqué hors d'Europe, il n'a pas droit au bonus écolo.

> L'ENTRETIEN : tous les deux ans ou tous les 30 000 km.

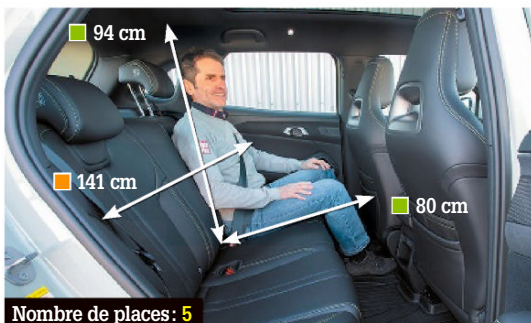
> L'ÉQUIPEMENT : Confortable et rassurant sur la route, l'Atto 2 n'est pourtant pas un grand voyageur. Ses petites batteries s'épuisent vite, et il faut souvent les recharger pendant 28 mn au minimum (de 30 à 80 %).

1. Estimation Auto Plus. BYD n'a pas encore publié les tarifs à l'heure où nous imprimons ces pages.

*** VRAI PRIX D'ACHAT** intégrant la remise potentielle et le bonus/malus écolo.



Avec 4,31 m de long, l'Atto 2 affiche le gabarit d'un Peugeot E-2008 (4,30 m). Les suspensions souples et le flanc épais des pneus favorisent le confort.



L'Atto 2 propose un espace aux jambes parmi les plus grands de sa catégorie. Pour autant, la banquette, pas assez creusée, n'offre pas un maintien des cuisses optimal.

Nombre de places : 5



Volume : 400 dm³
Le volume est légèrement supérieur à celui de ses rivaux. Mais les parois torturées compliquent le chargement.



La puissance maxi de charge rapide est limitée à 65 kW, et les arrêts ravitaillement durent longtemps...

L'équipement

DE SÉRIE SÉCURITÉ : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (8) • Conduite semi-autonome (niveau 2) • Freinage d'urgence auto. • Gestion codes/phares auto. • Lecture des panneaux • Phares et essuie-glaces auto.

AGRÈMENT : • Aide au stationnement AV/AR + caméra 360° • Bluetooth • Clé mains libres • Chargeur de smartphone à induction • Ecran central rotatif 12,8"/32,5 cm avec Mirror Screen • Hi-fi • Pompe à chaleur • Sellerie similicuir • Sièges AV électriques et chauffants • Toit panoramique.

EN OPTION AGRÈMENT : • Peinture spéciale grise, blanche ou noire (prix NC).



Confortable et rassurant sur la route, l'Atto 2 n'est pourtant pas un grand voyageur. Ses petites batteries s'épuisent vite, et il faut souvent les recharger pendant 28 mn au minimum (de 30 à 80 %).

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	160 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7s9
Autonomie cycle mixte	312 km
Temps de charge borne rapide	37 mn ⁽¹⁾
Poids	1 570 kg

1. De 10 à 80 % de capacité, à 65 kW maxi. 28 mn de 30 à 80 %.

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Batterie LFP	45,12/42 kWh (capacité brute/utile)
Puissance fiscale	5 CV
Puissance maxi	176 ch
Couple maxi	290 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	215/60 R17
Dim. L x l x h, en m	4,31 x 1,83 x 1,68
Durée de garantie	6 ans ou 150 000 km ⁽¹⁾

1. Moteur garanti 8 ans/150 000 km, batterie 8 ans/200 000 km.

À LA LOUPE

Accès à bord	Facilité de contrôle des niveaux	■
Boîte automatique	Gabarit	■
Bruits aérodynamiques	Installation des passagers	■
Bruit/vibrations du moteur	Protection de la carrosserie	■
Confort des suspensions	Roue de secours (kit de réparation)	■
Consommation	Sécurité des enfants	■
Direction	Souplesse à basse vitesse	■
Durée de garantie		
Emissions de CO ₂		
Facilité à manœuvrer		

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le BYD Atto 2 Boost 42 kWh (31 990 €⁽¹⁾, 176 ch) est évalué dans la catégorie des SUV citadins 100 % électriques, d'environ 170 ch, qui comprend notamment :

Fiat 600e La Prima 51 kWh (32 600 €, 156 ch)
Hyundai Kona N Line Creative 65 kWh (38 900 €, 217 ch),
Jeep Avenger Summit 51 kWh (34 700 €, 156 ch),
Kia EV3 Earth 58,3 kWh (37 600 €, 204 ch),
Opel Mokka GS 51 kWh (32 000 €, 156 ch),
Peugeot 2008 GT 51 kWh (33 300 €, 156 ch), etc.

Comportement routier	■
Equipements de sécurité	■
Agrément/performances	■
Confort/insonorisation	■
Equipements de confort/garantie	■
Habitabilité/coffre	■
Aspects pratiques	■
Présentation/ finition	■
Autonomie	■
Prix	■



POSTE DE CONDUITE



Légèrement surélevée, la position de conduite offre une bonne visibilité, y compris en rétrovision grâce à la grande lunette arrière. Les sièges

à réglages électriques dans six directions (quatre côté passager) permettent de facilement ajuster leur position. Petit regret, même une fois les ajustements peaufinés, l'assise et le dossier n'offrent pas un maintien optimal.

Réglage des sièges	■
Maintien des sièges	■
Simplicité des commandes	■
Visibilité AV/AR	■/■
Eclairage intérieur	■
Lisibilité des compteurs	■

AIDES À LA CONDUITE

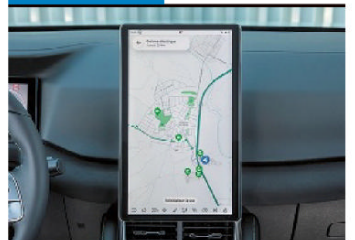


A l'exception du Park Assist, BYD les propose toutes de série dès la finition de base Active, y compris la conduite semi-autonome (niveau 2). Bien paramétrées dans

l'ensemble, ces assistances agissent discrètement. Et si, dans certaines circonstances, elles interviennent de façon excessive, on peut les désactiver (alerte de survitesse, aide au maintien dans la voie...). Encore faut-il pour cela entrer dans des menus et sous-menus pas toujours intuitifs. Un exercice peu évident en conduisant.

Freinage automatique	Série
Maintien dans la voie	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Allumage auto. des phares	Série
Passage codes/feux de route	Série
Assistance au créneau	Indisponible

ÉCRAN TACTILE



L'écran de 10,1"/25,6 cm sur l'entrée de gamme passe à 12,8"/32,5 cm en finition haute. Les deux disposent d'une touche en bas à droite pour tourner l'écran de la position "portrait" à "paysage". Le fonctionnement s'apparente à celui d'un smartphone.

Facilité d'utilisation	■
Lisibilité	■
Ecran tactile/Mirror Screen	Série
Prix de l'option GPS	Série



A l'arrière, six poches aumônières (trois derrière chaque siège!) sont à la disposition des passagers.



La console centrale privilégie le design à l'aspect pratique, tant le rangement inférieur se montre difficile d'accès.



FINITION



Il n'y a pas grand-chose à redire sur la présentation. Les matériaux, bien assemblés, font sérieux. Seuls les esprits pointilleux remarqueront le manque d'épaisseur des habillages en similicuir des contre-portes, par exemple, et des plastiques clinquants dans les parties basses.

Qualité des matériaux	■
Qualité des assemblages	■
Résistance aux rayures	■

CHAUFFAGE/CLIM*

Les deux fonctionnent grâce à une pompe à chaleur. La clim* est monozone. Ses commandes restent affichées au bas de l'écran

Simplicité des commandes	■
Réglages gauche/droite	Indisponible
Aérateurs arrière	Indisponible
Discrétion de la soufflerie	■

SYSTÈME AUDIO

Seule la finition Boost dispose d'une hi-fi (de série), avec huit haut-parleurs. Il y en a six sur le système audio d'entrée de gamme.

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	Série
Bluetooth/USB	Série/Série

RANGEMENT



Ils sont nombreux et bien répartis dans l'habitacle. Petit regret : le volume de la boîte à gants est moyen. A part l'espace inférieur de la console centrale, peu pratique (voir "Raté"), les autres rangements sont faciles d'accès.

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Emplacement charge smartphone	Série
Aumônières/vide-poches AR	Série

LE VERDICT

INTÉRESSANT

L'Atto 2 séduit par ses tarifs attractifs, sa dotation riche et high-tech, la modernité de sa présentation, son habitacle spacieux, son confort et son comportement sûr. Mais il pêche ici en autonomie, temps de charge et dynamisme...

LES PLUS

Équipement riche
Habitabilité généreuse
Confort de conduite

LES MOINS

Autonomie sur autoroute
Temps de recharge rapide
Aspects pratiques perfectibles



Votre abonnement à

3€
LE 1^{er} MOIS

ou flashez le Qr code
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com



M040 # D1670165

■ Formule
MENSUELLE

3€ le 1^{er} mois
seulement

Auto Plus chaque semaine + 1 guide/an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **seulement 3€** le premier mois puis 8€/mois au lieu de 15,59€*.

Résiliable sans frais à tout moment⁽¹⁾.

(1)

■ Formule **ANNUELLE** **5 mois OFFERTS**

52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium + **une montre en cadeau pour 99€ seulement** au lieu de ~~187,03€~~*. Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part⁽²⁾.

(2)

☒ Par prélèvement automatique Je complète l'IBAN à l'aide de mon RIB et je n'oublie pas de joindre mon RIB

[illegible]

Les tarifs indiqués sont garantis 1 an. Vous autorisez ERAS société éditrice d'Auto Plus, à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de ERAS. Créancier: ERAS, 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, France - Identifiant du créancier: FR 77 ZZZ 434057

Le:

Date et signature
obligatoires

▶ Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur Kiosquemag.com : bit.ly/ap-suv-37 la boutique officielle d'Auto Plus

Par chèque (formule annuelle uniquement). Je renvoie le coupon accompagné de mon chèque (sans agrafe, ni scotch) **libellé au nom d'Auto Plus** à :
Service abonnement Magazine Auto Plus - 59898 Lille Cedex 9

☐ Mme ☐ M.

Date de naissance (pour fêter votre anniversaire): / /

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Email :

[illegible]

(Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur Kiosquemag.com et gérer votre abonnement)

☐ Je ne souhaite pas recevoir les offres Privilège d'Auto Plus et Kiosquemag sur des produits et services similaires à ma commande par la Poste, e-mail et téléphone. Dommage!

☐ Je ne souhaite pas que mes coordonnées postales et mon téléphone soient communiqués à des partenaires pour recevoir leurs bons plans. Dommage!

Le fait de la présence de l'année se compose du prix kiosque (133,99 €, des frais de port 27,04 €) et du site internet (26 €). (1) Vous engagez : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1^{er} mois, je serai prélevé de 9 € par mois. (2) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à la même date à moins que vous ne nous avertissiez par mail ou par courrier de votre désaccord dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction après le service client. A défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour résilier, vous devez nous le faire savoir par mail ou par courrier au service client et contacter le service client par mail sur serviceabom@fr.kiosquemag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 30/06/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous pouvez également nous contacter par mail sur serviceabom@fr.kiosquemag.fr ou par courrier de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de gestion de votre abonnement, de gestion de votre compte et de statistiques. Vous disposez d'une réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone ou courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition à l'envoi de nos courriers électroniques. Pour plus d'informations juridiques, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à legal@rewordmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr - Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, consultez la page 10 de notre politique de confidentialité sur www.kiosquemag.com



LE GUIDE D'ACHAT

Fort de son succès, le segment des SUV et crossovers s'enrichit de nouveaux modèles. Ils sont 214 véhicules à tenter de vous séduire. Dans ces 59 pages, nous vous les présentons par marque et les classons par motorisation et cylindrée. Retrouvez tous nos essais pour vous décider en connaissance de cause.



SOMMAIRE

Le tableau des remises sur 162 SUV	63
Abarth	64
Alfa Romeo	66
Audi	66
BMW	69
BYD	72
Cadillac	73
Citroën	74
Cupra	74
Dacia	75
DS Auto	75
Fiat	76
Ford	76
Honda	78
Hyundai	79
Ineos	81
Jeep	82
Kia	83
Land Rover	87
Leapmotor	89
Lexus	89
Lynk & Co	91
Lotus	91
Maserati	91
Mazda	91
Mercedes	92
MG	95
Mini	96
Mitsubishi	96
Nissan	97
Opel	98
Peugeot	99
Porsche	101
Renault	103
Seat	106
Seres	107
Skoda	108
Smart	110
Subaru	111
Suzuki	111
Tesla	112
Toyota	114
Volkswagen	116
Volvo	120
Xpeng	122

A. SAUNIER / ERAS

45 marques 214 modèles



NICOLAS SOLER / ERAS



NICOLAS SOLER / ERAS



B. ASKET / VIRAGE AGENCY / ERAS



ARNAUD SAUNIER / ERAS

LES CONSTRUCTEURS

LES VOITURES

Contraints, par l'Union Européenne, d'écouler des voitures de moins en moins émettrices de CO₂, les groupes automobiles doivent toutefois composer avec des clients encore largement acquis aux moteurs thermiques. Pour tenter de les convaincre d'acheter plus "vert", les promos fleurissent sur les hybrides, hybrides rechargeables et électriques.

PAR PIERRE AUDEMAR

Même si, après une âpre bataille, les constructeurs automobiles sont parvenus à faire infléchir la position de l'Union Européenne sur l'application, dès cette année, des pénalités financières prévues dans le cadre de la norme CAFE, il est plus que jamais urgent d'augmenter les ventes de modèles les moins émetteurs de CO₂. Le hic, c'est que, dans un marché où le prix moyen d'une voiture neuve a déjà fortement augmenté ces dernières années, vouloir opter pour une hybride, une hybride rechargeable ou une électrique, c'est voir la facture enfler de quelques milliers d'euros supplémentaires. Un surcoût que nombre de marques atténuent en offrant de gros rabais sur ces versions plus vertueuses.

Les full hybrid

Si, pour le moment, il est possible d'appeler hybride à peu près tout et n'importe quoi, seuls les véritables modèles *full hybrid* permettent un important gain sur les émissions de CO₂ homologuées. Sur cette technologie, le champion, c'est Toyota. Une position qui ne l'empêche pas de se montrer généreux sur ses SUV hybrides avec des remises maximales atteignant -13% sur la Yaris Cross, -15 % sur le Rav4, et même -19 % sur le nouveau C-HR. De quoi faire réagir certains concurrents, notamment français. Peugeot offre ainsi jusqu'à -12 % sur les 2008 et 3008, tandis que Renault ne craint pas de proposer jusqu'à -12 % sur le Symbioz et le Rafale, et jusqu'à -21 % sur l'Arkana. Parmi les autres

bons plans de cette catégorie, on trouve également le Honda CR-V à -23 %, le Hyundai Santa Fe à -15 %, le Kia Niro à -14 %, le Nissan X-Trail à -27 % et le Suzuki Vitara à -24 %.

Les hybrides rechargeables

Les rejets de CO₂ homologués de ces modèles pourraient presque se compter sur les doigts de la main (10 à 50 g/km en moyenne). Cette technologie permet donc aux constructeurs de faire baisser notablement la moyenne des rejets de leurs véhicules livrés tout en permettant aux clients d'opter pour un SUV plus polyvalent qu'un 100% électrique, mais beaucoup moins taxé (et moins coûteux à l'usage si l'on prend soin de le recharger afin

d'effectuer les courts trajets en mode électrique) que les essence et diesel. Mais ces véhicules sont beaucoup plus chers que les hybrides traditionnels, ce qui fait que leurs ventes restent à un niveau bas. Pour tenter de leur donner davantage d'attrait aux yeux des automobilistes, de nombreuses marques appliquent de grosses réductions sur leurs PHEV : jusqu'à -15 % sur le Mercedes GLC, jusqu'à -18 % sur le DS 7, le Hyundai Santa Fe et le Toyota C-HR, jusqu'à -19 % sur le Cupra Formentor, jusqu'à -21 % sur l'Alfa Romeo Tonale, jusqu'à -25 % sur le Mazda CX-60, jusqu'à -25 % sur le Honda CR-V, jusqu'à -28 % sur la Kia XCeed et le Volkswagen Touareg, jusqu'à -31 % sur la Jeep Compass, jusqu'à -32 % sur la Suzuki Across,

jusqu'à -36 % sur le Mitsubishi Eclipse Cross et jusqu'à -37 % sur la Peugeot 408.

Les électriques

Pour un constructeur en quête de gains de CO₂, le 100 % électrique est le Saint-Graal. Avec des émissions égales à 0, un seul exemplaire 100 % électrique permet de compenser les émissions de 3 autres véhicules. Mais, dans les immatriculations, ce ratio n'est pas encore respecté. Si nombre d'automobilistes fuient l'électrique parce qu'ils imaginent, à tort ou à raison selon les cas, que ces autos manquent d'autonomie, réclament trop longtemps pour être rechargées ou encore qu'elles ne sont pas si fiables, le principal frein à l'achat reste



MISENT SUR PROPRES



Les modèles hybrides rechargeables sont proposés avec des remises élevées chez de nombreuses marques. Pour la Peugeot 408, il est possible de décrocher un rabais supérieur à 30 % sur le prix catalogue.

tout de même le prix. Si ces derniers ont sensiblement baissé depuis 2 ans, de gros rabais ne peuvent qu'inciter certains acheteurs à sauter le pas. Un deal gagnant/gagnant ? A voir les réductions qu'il est possible d'obtenir sur les BMW iX1 (-24 %), Dacia Spring (-18 %), Fiat 600 (-26 %), Ford Capri (-22 %), Honda e-Ny1 (-35 %), Kia EV6 (-36 %), Lexus UX (-21 %), Mazda MX-30 (-38 %), Mercedes EQB (-26 %), MG Marvel R (-30 %), Mini Countryman (-24 %), Nissan Ariya (-25 %), Peugeot E-2008 (-22 %), Renault Scenic E-tech (-23 %), Toyota bZ4X (-38 %), Volkswagen ID.4 (-36 %) ou encore Volvo EC40 (-33 %), on peut légitimement le penser. ■

FLORIAN GROUTERAS



MODÈLE	REMISE MOYENNE	MODÈLE	REMISE MOYENNE	MODÈLE	REMISE MOYENNE
ALFA ROMEO JUNIOR	3 À 6%	JAGUAR E-PACE	0 À 3%	NISSAN JUKE	7 À 12%
ALFA ROMEO TONALE	3 À 6%	JAGUAR F-PACE	4 À 7%	NISSAN QASHQAI	5 À 11%
ALFA ROMEO STELVIO	2 À 4%	JAGUAR I-PACE	NC	NISSAN ARIYA	7 À 11%
ASTON MARTIN DBX	NC	JEEP AVENGER	3 À 4%	NISSAN X-TRAIL	10 À 13%
AUDI Q2	5 À 11%	JEEP RENEGADE	12%	OPEL FRONTERA	1%
AUDI Q3	5 À 10%	JEEP COMPASS	5 À 9%	OPEL MOKKA	9 À 10%
AUDI Q3 SPORTBACK	5 À 7%	JEEP WRANGLER	0%	OPEL GRANDLAND (NOUV.)	4 À 5%
AUDI Q4 E-TRON	5%	JEEP GRAND CHEROKEE	10%	PEUGEOT 2008	10 À 16%
AUDI Q4 E-TRON SPORTBACK	4 À 5%	KIA STONIC	10%	PEUGEOT 408	4 À 13%
AUDI Q5 (NOUVEAU)	0%	KIA EV3	0 À 3%	PEUGEOT 3008	4 À 12%
AUDI Q5 SPORTBACK (NOUV.)	NC	KIA XCEED	8 À 12%	PEUGEOT 5008	2 À 4%
AUDI Q6 E-TRON	0 À 5%	KIA NIRO	4 À 24%	PORSCHE MACAN	0%
AUDI Q6 E-TRON SPORTBACK	6%	KIA SPORTAGE	2 À 5%	PORSCHE CAYENNE	0 À 1%
AUDI Q7	0 À 9%	KIA EV6	11 À 19%	PORCHE CAYENNE COUPÉ	0 À 1%
AUDI Q8	6 À 8%	KIA SORENTO	6%	RENAULT CAPTUR	12 À 19%
BENTLEY BENTAYGA	0%	KIA EV9	0%	RENAULT 4 E-TECH	NC
BMW X1	0 À 8%	LAMBORGHINI URUS	NC	RENAULT SYMBIOZ	3 À 13%
BMW iX1	13 À 23%	LAND ROVER DISCOVERY SPORT	4%	RENAULT SCÉNIC	2 À 6%
BMW X2	0 À 10%	LAND ROVER RANGE ROVER EVOQUE	4%	RENAULT AUSTRAL (NOUV.)	NC
BMW iX2	11%	LAND ROVER DISCOVERY	NC	RENAULT ARKANA	2 À 22%
BMW X3 (NOUV.)	0%	LAND ROVER DEFENDER	3 À 5%	RENAULT ESPACE (NOUV.)	NC
BMW X4	4 À 7%	LAND ROVER RANGE ROVER VELAR	3 À 5%	RENAULT RAFALE	6 À 9%
BMW X5	1 À 8%	LAND ROVER RANGE ROVER SPORT	NC	ROLLS-ROYCE CULLINAN	NC
BMW iX (NOUV.)	NC	LAND ROVER RANGE ROVER	0 À 2%	SEAT ARONA	11 À 16%
BMW XM	1 À 9%	LEAPMOTOR C10	4%	SEAT ATECA	22%
BMW X7	6%	LEXUS LBX	3%	SKODA KAMIQ	18 À 20%
BYD ATTO 2	NC	LEXUS UX	5 À 14%	SKODA KAROQ	12 À 17%
BYD ATTO 3	NC	LEXUS NX	9 À 12%	SKODA ELROQ	10 À 11%
BYD SEAL U	2 À 4%	LEXUS RX	0 À 12%	SKODA ENYAQ (NOUV.)	11 À 13%
BYD SEALION 7	9%	LEXUS RZ	2%	SKODA KODIAQ	8 À 10%
BYD TANG	2%	LOTUS ELETRE	0 À 1%	SMART #1	6%
CADILLAC LYRIQ	NC	LYNK & CO 02	NC	SMART #3	7 À 9%
CITROËN C3 AIRCROSS	0%	LYNK & CO 01 (NOUV.)	NC	SUBARU SOLTERRA	19%
CITROËN C5 AIRCROSS	3 À 22%	MASERATI GRECALE	0 À 5%	SUZUKI VITARA	11 À 18%
CUPRA TERRAMAR	7 À 18%	MASERATI LEVANTE	0%	SUZUKI S-CROSS	7 À 19%
CUPRA FORMENTOR	7 À 9%	MAZDA CX-30	3 À 9%	SUZUKI ACROSS	23%
CUPRA TAVASCAN	NC	MAZDA MX-30	3 À 16%	TESLA MODEL Y (NOUV.)	0%
DACIA SPRING	1 À 3%	MAZDA CX-60	5 À 14%	TESLA MODEL X	0%
DACIA DUSTER	0 À 1%	MAZDA CX-80	8 À 10%	TOYOTA AYGO X	12%
DACIA BIGSTER	0%	MERCEDES GLA	8 À 15%	TOYOTA YARIS CROSS	6%
DS 3	4%	MERCEDES EQA	7 À 12%	TOYOTA C-HR	0 À 15%
DS 7	11%	MERCEDES GLB	5 À 9%	TOYOTA RAV4	6 À 14%
DS N°8	NC	MERCEDES EQB	7%	TOYOTA BZ4X	9%
FERRARI PUROSANGUE	NC	MERCEDES GLC	3 À 4%	TOYOTA HIGHLANDER	5%
FIAT 600	4 À 13%	MERCEDES GLC COUPÉ	3 À 4%	TOYOTA LAND CRUISER	0%
FORD PUMA	4 À 11%	MERCEDES EQE SUV	0 À 9%	VW T-CROSS	5 À 11%
FORD KUGA	10%	MERCEDES GLE	5 À 8%	VW TAIGO	3 À 13%
FORD EXPLORER	7%	MERCEDES GLE COUPÉ	0 À 4%	VW T-ROC	9 À 14%
FORD CAPRI	2%	MERCEDES EQS SUV	0 À 4%	VW T-ROC CABRIOLET	14 À 17%
FORD MUSTANG MACH-E	3 À 10%	MERCEDES GLS	0%	VW TIGUAN	2 À 15%
HONDA HR-V	18%	MERCEDES CLASSE G	0%	VW TAYRON	5%
HONDA E.NY1	28%	MG ZS	0%	VW ID.4	7 À 8%
HONDA ZR-V	4%	MG EHS	0 À 3%	VW ID.5	9%
HONDA CR-V	2 À 4%	MG MARVEL R	16 À 22%	VW TOUAREG	8 À 9%
HYUNDAI INSTER	2 À 5%	MINI ACEMAN	0%	VOLVO EX30	0%
HYUNDAI INSTER CROSS	NC	MINI COUNTRYMAN	NC	VOLVO EX30 CROSS COUNTRY	NC
HYUNDAI BAYON	5%	MINI COUNTRYMAN	NC	VOLVO XC40	7 À 9%
HYUNDAI KONA	0 À 11%	MINI COUNTRYMAN	NC	VOLVO EX40	9 À 10%
HYUNDAI IONIQ 5	0 À 12%	MITSUBISHI ASX (RESTYLÉ)	NC	VOLVO EC40	4 À 6%
HYUNDAI TUCSON	8 À 14%	MITSUBISHI ECLIPSE CROSS	22%	VOLVO XC60 (NOUV.)	NC
HYUNDAI NEXO	0%	MITSUBISHI OUTLANDER	5%	VOLVO XC90	0 À 4%
HYUNDAI SANTA FÉ	0 À 8%	MITSUBISHI ECLIPSE CROSS	14%	VOLVO EX90	0%
				XPENG G6	0 À 1%
				XPENG G9	0%

ET LE DIESEL ?

Le cas de ce type de motorisation est paradoxal. D'un côté, il est, depuis une décennie, conspué par nos dirigeants qui voient en lui un serial pollueur. De l'autre, les normes de calcul des rejets polluants font, qu'à puissance égale, il émet moins de CO₂ qu'un bloc fonctionnant au sans-plomb. Ainsi, si nombre de constructeurs ont purement abandonné, du moins sur une partie de leur gamme, les moteurs diesel, d'autres qui voient un moyen de limiter les pénalités dues aux normes CAFE n'hésitent pas à proposer à leurs clients d'opter pour cette technologie. Cela conduit à des offres très alléchantes sur les Hyundai Tucson (-19 %), Mazda CX-60 (-20 %), Mercedes GLA et GLC (-15 %), Skoda Kodiaq (-19 %) ou encore Volkswagen T-Roc (-18 %).

600e 51 kWh 240 ch Turismo



Abarth a retravaillé l'ambiance : baquets, Alcantara, volant... Mais la finition déçoit, vu le tarif.

Le kit carrosserie agressif cache surtout une partie technique revisitée, avec 240 ch électriques !

Le plus gros des scorpions en attente

Abarth s'attaque désormais aussi à la "grosse" Fiat électrique, la 600e. En passant entre les pinces du Scorpion, la 600e gagne un spectaculaire kit de carrosserie : bouclier agressif, grandes jantes, aileron... Malheureusement, le travail est moins flatteur à l'intérieur, qui hérite de quelques touches sportives, mais peine à justifier un tarif très élevé. Avec 240 ch (voire 280 ch en option), les performances sont bien là, d'autant que l'autobloquant mécanique permet de mieux passer les chevaux. Mais pour les sensations, on repassera. Et l'autonomie est en chute libre.

+ QUALITÉS
Charisme à l'italienne
Performances

- DÉFAUTS
Tarif élevé
Autonomie limitée

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 900 € - 4 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	NC
MOTEUR	Électrique
Puissance	240 ch
Couple	345 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	330 dm ³ **
POIDS	1 625 kg
L x l x h (en m)	4,19 x 1,81 x 1,56
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	6s2
TEMPS DE CHARGE	27 mn (rapide) 5h45 (11kW)
AUTONOMIE	322 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ **LES ÉTOILES** ★★★★★

AIWAYS

U5 204 ch Prime



Le Aiways U5 peut parcourir jusqu'à 358 km en ville, de quoi voir venir. Les performances sont suffisantes.

Entrée prometteuse

Commercialisé depuis 2021, le Aiways U5 fait partie de la nouvelle vague des SUV électriques "Made in China". Son tarif était son principal argument mais il n'a plus droit au bonus. Son point fort c'est son équipement très complet (caméra 360°, conduite autonome de niveau 2...). Sans compter son habitabilité, encore meilleure que celle d'une limousine. Sous le capot, les 204 ch font le job et la batterie de 63 kWh permet au U5 de parcourir 334 km. Pas mal ! Dommage alors que son comportement routier soit en retrait de la concurrence et que sa finition ne soit pas plus soignée.

+ QUALITÉS
Habitacle spacieux
Autonomie intéressante

- DÉFAUTS
Motricité sur sol mouillé
Pas de boîte à gants

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 990 € - 4 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 63 kWh
COFFRE	563 dm ³
POIDS	1 797 kg
L x l x h (en m)	4,68 x 1,87 x 1,70
VITESSE MAXI	165 km/h
1000 m D. A.	29,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,1 s
TEMPS DE CHARGE	1h (rapide) 10h (Wallbox 6,6 kW)
AUTONOMIE	334 km

→ **LES ÉTOILES** ★★★★★

U6 218 ch



L'U6 mise sur son originalité pour séduire : notez les petits détails liés à l'aérodynamisme au niveau des spoilers avant et arrière.

Un style plus à la mode

Trois ans après le lancement de l'U5, Aiways a dévoilé l'U6. Facturé 1 000 € de plus que son frangin, l'U6 se distingue par son profil de sportif. Ce dernier veut en effet surfer sur la vague très à la mode des SUV coupés. A notez que la silhouette particulière n'impacte pas trop sur l'espace aux places arrière. Seul le coffre apparaît un peu décevant. Côté technique, le chinois bénéficie d'un moteur électrique un peu plus puissant que celui de l'U5. Pour le quotidien, les 218 ch suffisent. La batterie de 63 kWh, elle, est identique à celle de l'U5 mais l'autonomie annoncée de 405 km s'avère un peu optimiste...

+ QUALITÉS
Look plus agressif
Places arrière pratiques

- DÉFAUTS
Charge rapide limitée à 90 kW
Image de marque

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 990 € - NC
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	218 ch
Couple	315 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 63 kWh
COFFRE	510 dm ³
POIDS	1 796 kg
L x l x h (en m)	4,81 x 1,88 x 1,64
VITESSE MAXI	166 km/h
1000 m D. A.	29,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
TEMPS DE CHARGE	6h40 (11kW) 33h (secteur)
AUTONOMIE	350 km

→ **LES ÉTOILES** ★★★★★

Junior eDCT6 136 ch Ibrida



L'agrément du 1.2 Hybride à faible allure manque de justesse mais la conso de 6,1 l/100 km de moyenne, reste raisonnable.

Pour tailler la route

Egalement disponible en hybridation légère de 136 ch, le Junior associe ici, un 1.2 turbo à un système 48V mild hybrid (déjà présent sur d'autres modèles de Stellantis). Sans offrir de grandes sensations, cette motorisation permet de rouler quelques kilomètres en mode électrique mais le réveil du trois-cylindres s'accompagne de quelques à-coups. Dynamique et précis, le SUV souffre toutefois d'un confort perfectible, avec une suspension ferme. À bord, l'ambiance sportive séduit malgré des matériaux inégaux, tandis que l'espace arrière reste limité. En revanche, son coffre de 380 dm³ constitue un véritable atout.

+ QUALITÉS

Consommation attrayante
Coffre

- DÉFAUTS

Places arrière
Agrément en ville

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	29 500 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	109 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance	136
Couple	230
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	380 dm ³
POIDS	1 369 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,79 x 1,54
VITESSE MAXI	192 km/h
1000 m D. A.	31,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,0 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,1 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Tonale 1.5 Hybrid 130 TCT Sprint



Le Tonale hérite de la même plate-forme que le père Jeep Compass mais son comportement routier est plus agile.

Costume sur mesure

Le Tonale a débarqué en 2022 sur le créneau des SUV compacts où il s'est retrouvé confronté à des adversaires de taille (Audi Q3, BMW X1, Mercedes GLA...). Pour séduire, l'italien mise sur son style raffiné. Même chose à l'intérieur où le Tonale avance un habitacle cosu, et une dotation très complète. Cela dit, certains détails de finition manquent de justesse. On est également déçus par la modularité (pas de banquette coulissante). Sous le capot de cette version hybride, le 1.5 turbo essence modère sa consommation (7,4 l/100 km) mais l'ensemble moteur/boîte manque hélas, de réactivité et de douceur.

+ QUALITÉS

Style séduisant
Prestations routières

- DÉFAUTS

Détails de finition
Boîte peu réactive

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 200 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	125 g/km + 310 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 469 cm ³
Puissance	130 ch à 5 750 tr/min
Couple	240 Nm à 1 500 tr/min
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/40 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	430 dm ³
POIDS	1 619 kg
L x l x h (en m)	4,53 x 1,85 x 1,61
VITESSE MAXI	181 km/h
1000 m D. A.	32,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,3 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Junior Elettrica 280 ch Veloce



L'autonomie est très moyenne mais la charge rapide est correcte : 27 min à 100 kW maxi.

L'élégance racée

Dans sa version Veloce 100 % électrique de 280ch, le Junior fait preuve d'une fougue impressionnante, qu'il canalise avec brio grâce à un différentiel autobloquant et un châssis affûté. Direction incisive, roulis contenu, essieu arrière réactif au lever de pied... tout concourt à une conduite vivante et précise. Mais cette fougue a son revers : avec une batterie de 51 kWh, l'autonomie peine à convaincre, surtout à ce niveau de prix. Quant à l'espace intérieur, il se révèle mesuré, confirmant le parti pris dynamique de ce SUV au charme indéniable.

+ QUALITÉS

Performances
Comportement

- DÉFAUTS

270 km d'autonomie
Prix peu compétitif

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 900 € - 1 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3 000 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	280 ch
Couple	345 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	330 dm ³
POIDS	1 650 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,79 x 1,51
VITESSE MAXI	198 km/h
1000 m D. A.	26,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,3 s
TEMPS DE CHARGE	27 mn (rapide) 5h45 (11kW)
AUTONOMIE	270 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Tonale 1.5 Hybrid 160 VGT TCT Veloce



Le 1.5 turbo essence micro-hybride 160 affiche une consommation de 7,4 l/100 km.

Léger manque de souffle

Dès les premiers tours de roue, la seconde version micro-hybride disponible sous le capot du Tonale fait forte impression. En effet, le 1.5 turbo essence de 160 ch se caractérise par sa douceur mais surtout, sa technologie hybride permet de rouler plusieurs dizaines de mètres en tout électrique. En revanche, dès que le rythme augmente, le manque de réactivité de la mécanique se fait ressentir à cause d'un turbo un peu trop flemmard. Gênant lors des relances... Fort heureusement, le Tonale offre de très bonnes prestations routières, grâce à sa direction précise, son train avant réactif et ses prises de roulis maîtrisées.

+ QUALITÉS

Douceur à basse vitesse
Comportement routier

- DÉFAUTS

Relances peu réactives
Prix

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 500 € - 10 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	127 g/km + 360 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 469 cm ³
Puissance	160 ch à 5 750 tr/min
Couple	240 Nm à 1 500 tr/min
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/40 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	430 dm ³
POIDS	1 632 kg
L x l x h (en m)	4,53 x 1,85 x 1,61
VITESSE MAXI	193 km/h
1000 m D. A.	31,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,0 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

ALFA ROMEO

Stelvio 2.2 D 160 AT8 Sprint



Avec ses jantes plus modestes de 18" livrées de série sur la finition Sprint, le SUV gagne en confort.

Plaisir plus accessible

Affichée à 55 800 €, cette version d'entrée de gamme, permet d'accéder à l'un des plus séduisants SUV du marché. Néanmoins, à ce tarif, vous ne bénéficierez ni des sièges en cuir, ni de la navigation... mais la présentation intérieure revue et reprise à la Giulia, séduit. Et on se console aussi avec son petit moteur diesel de 160 ch. Enfin pas si petit que cela, puisqu'il s'agit du fameux 2.2 l qui officie déjà sur les autres versions. Pour ceux qui ont l'habitude de voyager à plusieurs (et chargé), ce modèle peu gourmand en gazole (7,2 l/100 km) se révèle parfois un peu juste, notamment dans les montées.

+ QUALITÉS

Autonomie
Look séduisant
Plaisir au volant

- DÉFAUTS

Équipement modeste

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	55 800 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	152 g/km + 3552 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	2143 cm ³
Puissance	160 ch à 3750 tr/min
Couple	450 Nm à 1750 tr/min
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/65 R 17
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	463 dm ³
POIDS	1660 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,91 x 1,67
VITESSE MAXI	197 km/h
1000 m D. A.	31,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,9 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,2 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Q3 35 TFSI 150 Mild Hybrid S tronic Design



Le 1.5 TFSI peut couper la moitié de ses cylindres à vitesse stabilisée pour gagner en sobriété.

Registre intéressant

Rival du BMW X1 et du Mercedes GLA, le Q3 avance un style agressif, une planche de bord futuriste avec un large écran et un espace intérieur correct. Cette version 35 TFSI reçoit un 1.5 turbo essence doux à l'usage, suffisamment performant, discret et peu gourmand. Mieux: avec la rapide boîte auto. S tronic (+1 420 €), il gagne une microhybridation réduisant encore son appétit, même s'il n'évite pas un malus à plusieurs milliers d'euros. Pour ne rien gâter, le châssis se veut sécurisant tout en préservant une certaine agilité. Reste que les sensations de conduite sont filtrées et l'amortissement toujours un peu ferme.

+ QUALITÉS

Présentation soignée
Moteur talentueux
Boîte auto. douce

- DÉFAUTS

Sensations filtrées

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 310 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	150 g/km + 3119 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm ³
Puissance	150 ch à 5000 tr/min
Couple	250 Nm à 1500 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/65 R 17
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	507/627 dm ³
POIDS	1546 kg
L x l x h (en m)	4,49 x 1,86 x 1,62
VITESSE MAXI	200 km/h
1000 m D. A.	31,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	8,0 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

AUDI

Q2 30 TFSI 116 Design



L'entrée de gamme Q2 est certes mieux équipée qu'avant mais son prix dépasse désormais largement les 30 000 € !

Fin de carrière

Le petit mais coûteux Q2 est en fin de carrière, après un restylage en 2021. La qualité des matériaux et des assemblages reste exemplaire mais la place est comptée au niveau des jambes. Le coffre lui, est dans la moyenne du segment. En entrée de gamme essence, on retrouve le 3 cylindres 1.0 turbo. Il est particulièrement sobre, suffisamment performant, et se montre souple à l'usage. Mais la sonorité typique détonne dans une Audi... Surtout à ce prix. Les tarifs approchent des 35 000 €, et cette entrée de gamme 116 ch est cantonnée au premier niveau de finition, pas toujours au standing attendu d'une Audi.

+ QUALITÉS

Finition soignée
Comportement sain

- DÉFAUTS

Performances justes
Prix/équipement

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34 480 € - 6 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	132 g/km + 360 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm ³
Puissance	116 ch à 5500 tr/min
Couple	200 Nm à 2000 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	376 dm ³ **
POIDS	1250 kg
L x l x h (en m)	4,21 x 1,80 x 1,54
VITESSE MAXI	197 km/h
0 à 100 km/h	11,2 s
CONSUMMATION MIXTE	5,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

RS Q3 2.5 TFSI quattro S tronic



Avec son 5 cylindres turbo de 400 ch sous le capot et un châssis abaissé, le Q3 se prend pour un sportif.

Dragster baroudeur

Audi a eu la drôle d'idée de glisser sous le capot de son petit baroudeur le bouillant 5-cylindres turbo de la RS3. Le résultat donne le frisson, tant la sonorité rauque de ce moteur et ses accélérations fulgurantes détonnent à bord d'un SUV. En outre, le freinage fait preuve d'endurance malgré le poids de l'engin. Et la transmission Quattro se montre efficace et joueuse en faisant varier la répartition du couple entre les deux essieux (jusqu'à 100% vers l'arrière !). Avec un roulis un peu mieux maîtrisé et une direction plus consistante à rythme soutenu, le bilan serait parfait... Si on met de côté l'inévitable malus.

+ QUALITÉS

Sonorité du 5-cylindres
Performances
Freinage

- DÉFAUTS

Châssis/direction

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	73 870 € - 28 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	217 g/km + 7000 €
MOTEUR	5 cyl. en ligne, 20S
Cylindrée	2480 cm ³
Puissance	400 ch à 5850 tr/min
Couple	480 Nm à 1950 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	255/40 R 19
RESERVOIR	64 litres
COFFRE	366 dm ³ **
POIDS	1655 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,85 x 1,58
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4,8 s
CONSUMMATION MIXTE	8,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Q3 35 TDI S tronic S line



Le style séduit, plus encore sur cette finition S line dotée d'un traitement sportif.

Grand rouleur

Le 2.0 TDI 150 s'adresse surtout aux gros rouleurs, car le surcôt par rapport au moteur essence de même puissance dépasse les 3000 €. D'un autre côté, son couple important à bas-régime offre un confort de conduite supérieur et, au besoin, la boîte S tronic l'aide à braver les difficultés. Et sa faible consommation l'aide à limiter la casse au malus. Côté comportement, le Q3 se montre sécurisant et offre même un soupçon de dynamisme au prix d'une suspension un peu ferme mais qui ne dérangera pas les passagers, bien lotis notamment à l'arrière. Par ailleurs, le coffre est grand et une banquette coulissante permet d'en augmenter le volume.

+ QUALITÉS

Présentation moderne
Habitacle fonctionnel

- DÉFAUTS

Tarif face à l'essence
Tendance ferme

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 990 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	143 g/km + 1966 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm ³
Puissance	150 ch à 3000 tr/min
Couple	340 Nm à 1750 tr/min
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/45 R 18
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	507/627 dm ³
POIDS	1652 kg
L x l x h (en m)	4,45 x 1,86 x 1,62
VITESSE MAXI	198 km/h
1000 m D. A.	31,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	7 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Q3 Sportback 40 TFSI quattro S line



Ce Q3 Sportback 40 TFSI quattro n'est disponible qu'en finition S line et Avus.

Le mieux est son ennemi

En haut de la gamme essence du Q3 Sportback trône ce 40 TFSI fort de 190 ch. Un supplément de puissance qui n'est pas déplaçant. Mais attention, passer du 35 au 40 TFSI est une très grande marche. En effet, si cette version de 190 ch ajoute la transmission intégrale Quattro, elle demande plus de 8000 € supplémentaires ! Une paille comparée au malus qui se rapproche des 35000 €, entre le CO₂ et le poids ! Un choix totalement déraisonnable donc. Si vous voulez vraiment un Q3 Sportback plus performant, le 40 TDI est tout aussi plaisant, mais il évite une partie du malus. Le futur Q3 III fera probablement l'impasse sur ces moteurs.

+ QUALITÉS

Performant et plaisant
Habitabilité préservée

- DÉFAUTS

Uniquement en finition haute
Tarif et malus

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	55 225 € - 10 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	180 g/km + 33 895 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1984 cm ³
Puissance	190 ch à 4200 tr/min
Couple	320 Nm à 1500 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/55 R 18
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	507/612 dm ³ **
POIDS	1695 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,85 x 1,57
VITESSE MAXI	220 km/h
0 à 100 km/h	7s4
CONSUMMATION MIXTE	7,9 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Q3 Sportback 35 TFSI S tronic S line



Le Q3 Sportback se caractérise par un profil "coupé" très tendance mais aussi une hausse de prix coquette.

Coupé à la mode

Rival du BMW X2, le coupé Sportback s'affiche environ 2500 € plus cher que le Q3 classique. Pas de compromis lié au style : à moins de devoir charger souvent des armoires, le volume de coffre sous la tablette est inchangé et la garde au toit suffisante pour les passagers de 1,80 m, malgré une baisse de 3 cm. Et bien sûr, on retrouve un mobilier moderne et tiré à quatre épingles. Sans être aussi dynamique que le BMW, ce Q3 est plaisant à mener. Côté essence, ce 35 TFSI est performant, doux, et peu gourmand. En entrée de gamme, il est disponible en traction simple et boîte manuelle, pour environ 1500 € de moins.

+ QUALITÉS

Style tendance
Espace intérieur préservé
Performances

- DÉFAUTS

Supplément face au Q3

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 010 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	151 g/km + 3331 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm ³
Puissance	150 ch à 5000 tr/min
Couple	250 Nm à 1500 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/65 R 17
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	507/612 dm ³ **
POIDS	1605 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,85 x 1,57
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	9s4
CONSUMMATION MIXTE	6,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Q3 Sportback 40 TDI quattro S tronic 200 S line



En cas de gros chargement, la chute de pavillon peut gêner.

Gros caprice

Avec 200 ch, la boîte auto. S tronic et la transmission intégrale Quattro, indispensables pour exploiter toute la puissance quelles que soient les conditions d'adhérence, ce Q3 Sportback 40 TDI gagne encore en polyvalence et offre des performances intéressantes. Mais le moteur s'avère porté sur la boisson et la boîte S tronic a tendance à moudre sur les deux premiers rapports. Pour le reste, on retrouve un habitacle high-tech soigné, ainsi que de bonnes prestations routières. Mais ce Q3 explose le budget : poids et CO₂ compris, le malus porte le tarif à plus de 70000 €. Difficile à avaler pour ce SUV compact vieillissant.

+ QUALITÉS

Performances
Polyvalence

- DÉFAUTS

Consommation
Prix/malus

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	58 050 € - 11 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	168 g/km + 13 163 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1998 cm ³
Puissance	200 ch à 3250 tr/min
Couple	400 Nm à 1750 tr/min
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	255/40 R 20
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	507/612 dm ³
POIDS	1752 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,85 x 1,57
VITESSE MAXI	206 km/h
1000 m D. A.	29,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,5 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Q4 e-tron 45



Le 45 constitue l'entrée de gamme de ce Q4 e-tron restylé.

Propulsion verte

Audi a déjà restylé son SUV électrique Q4 e-tron. Et, une fois n'est pas coutume, les changements ne sont pas qu'esthétiques. La chimie des batteries change (mais pas la capacité brute), de quoi permettre, sur le papier, des recharges plus rapides. Et le Q4 reçoit des nouveaux moteurs électriques, plus puissants. L'entrée de gamme est désormais cet e-tron 45, fort de 285 ch, bien suffisant. L'autonomie mixte est annoncée pour 500 km, mais devrait rester proche de nos mesures de l'ancien modèle, que nous avions chiffré à 385 km en moyenne. Espérons une légère hausse, qui rendrait ce Q4 encore plus polyvalent.

+ QUALITÉS

Confort
Comportement routier
Puissance en hausse

- DÉFAUTS

Tarif

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 990 € - 6 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	285 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19 - 255/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	518 dm ³ **
POIDS	2145 kg
L x l x h (en m)	4,59 x 1,87 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	6,7 s
TEMPS DE CHARGE	48h (secteur) 7h30 (11 kW)
AUTONOMIE	500 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus



Q4 Sportback e-tron 45



La chute du pavillon ne grève pas l'accès aux places arrière. Cette version 45 offre la meilleure autonomie.

Jolie coupe !

Pour 2000 € supplémentaires (sauf en entrée de gamme), le Q4 se transforme en version "coupe" Sportback. Les places arrière demeurent accueillantes avec un pavillon haut favorisant l'accès à bord des passagers, un espace aux jambes de limousine et un tunnel de servitude peu prononcé assurant une position confortable à la place du milieu. Et si la chute du hayon ne permet pas de faire la tournée des antiquaires, la capacité du coffre sous la tablette reste inchangée. Depuis le restylage, cette version 45 constitue l'entrée de gamme, et offre la meilleure autonomie du Q4 e-tron : 516 km d'après le cycle WLTP.

+ QUALITÉS

Présentation
Espace intérieur préservé
Autonomie correcte

- DÉFAUTS

Détails de finition

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 990 € - 6 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	285 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20 - 255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	518 dm ³
POIDS	2190 kg
L x l x h (en m)	4,59 x 1,87 x 1,62
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	28,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
TEMPS DE CHARGE	30 min (rapide) 7h30 (11 kW)
AUTONOMIE	406 km



Q5 TFSI 204 Hybride quattro S line



Confort aux pieds d'argile

Le Q5 est le modèle le plus vendu de la gamme Audi dans le monde. Logique dès lors qu'il se fasse le fer de lance d'un remaniement complet de la gamme aux anneaux. Il s'équipe pour l'occasion d'une nouvelle plateforme, partagée avec la nouvelle A5. Grâce à un gros travail sur l'insonorisation, et aux suspensions pneumatiques optionnelles de notre modèle d'essai, il est particulièrement confortable. Et l'intérieur, bien fini et bardé d'écrans, épate. Dommage que ce TFSI d'entrée de gamme soit un peu léger face à la masse à déplacer (près de 2 tonnes). La version PHEV, qui arrive plus tard, sera plus pertinente. Et, malus aidant, le catalogue d'options peut facilement le faire dépasser les 100 000 €...

+ QUALITÉS

Confort et silence
Intérieur high-tech

- DÉFAUTS

204 ch insuffisants
Politique d'options



Matériaux léchés, écrans partout, confort réussi : le Q5 reste un beau moyen de voyager en famille.

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	68 450 € - 11 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	156 g/km + 7608 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
	Cylindrée 1984 cm ³
Puissance	204 ch à 4300 tr/min
Couple	340 Nm à 2000 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/60 R 18
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	520 dm ³
POIDS	1970 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,90 x 1,65
VITESSE MAXI	226 km/h
0 à 100 km/h	7,5 s
CONSUMATION MIXTE	6,4 l/100 km

*Données constructeurs



Tout nouveau, tout beau : le Q5 est totalement renouvelé, et repose sur une nouvelle base technique.

SQ6 e-tron 489



Le nouveau Q6 est dérivé du Porsche Macan. Il en hérite ses grosses batteries, et sa capacité à charger rapidement.

Sprint, pas marathon !

En reprenant la base technique du cousin Porsche Macan, le Q6 vient compléter la gamme électrique d'Audi, entre les Q4 et Q8 e-tron. La base électrique est prometteuse, avec des autonomies annoncées comme pouvant dépasser les 600 km suivant les versions. Et grâce à l'architecture 800V, les recharges peuvent se faire très rapidement sur autoroute (270 kW de puissance acceptée). Mais cette version SQ6 semble un peu moins rationnelle : les tarifs atteignent des sommets, alors que l'autonomie baisse, surtout si l'on veut profiter des 489 ch. Mais pour le reste, il est réussi : agile malgré son poids énorme, et confortable.

+ QUALITÉS
Confort préservé
Recharges rapides

- DÉFAUTS
Tarif très élevé
Poids énorme

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	99 870 € - 9 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	489 (516 Boost) ch
Couple	275 + 580 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
PNEUS	Boîte auto. à rapport unique
BATTERIE	255/50 R 20 - 285/45 R 20
COFFRE	Lithium-ion 100 kWh
POIDS	514 dm ³
L x l x h (en m)	2 425 kg
VITESSE MAXI	4,78 x 1,97 x 1,65
0 à 100 km/h	230 km/h
TEMPS DE CHARGE	454
AUTONOMIE	21 min (rapide) 10h (11 kW)
	590 km

*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

BMW

X1 sDrive 20i xLine



La finition xLine met l'accent sur le look, notez la présence des rails de toit.

Choix judicieux

Voici la meilleure version du X1. Certes, le moteur essence d'entrée gamme offre déjà satisfaction mais cette sDrive 20i de 170 ch permet de profiter pleinement des excellentes qualités routières du SUV. Doux à l'usage grâce à son système micro-hybride, le trois cylindres fait également preuve d'une belle frugalité. Avec une conso moyenne mesurée à 6,9 l/100 km, il se révèle même plus économe que la version 136 ch ! Et avec cette finition xLine, le X1 profite d'une dotation très complète et d'un intérieur premium. Bref, ce X1, dont le tarif ne dépasse pas celui de ses rivaux, est une totale réussite.

+ QUALITÉS
Mécanique aboutie
Dotation en xLine

- DÉFAUTS
Banquette coulissante en option
Ergonomie de certaines

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 250 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	130 g/km + 540 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 499 cm ³
Puissance	170 ch à 4 700 tr/min
Couple	280 Nm à 1 500 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
PNEUS	Boîte auto. 7 vitesses
RESERVOIR	245/45 R 19
COFFRE	45 litres
POIDS	466/573 dm ³
L x l x h (en m)	1 597 kg
VITESSE MAXI	4,50 x 1,85 x 1,65
0 à 100 km/h	209 km/h
1 000 m D. A.	29,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,5 s
CONSUMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

SQ8 4.0 BitFSI 507



Le charme de ce V8 de 507 ch est un plaisir que l'on pensait disparu.

Retour surprise !

En voilà un grand retour que l'on n'attendait pas ! Le grand SUV Q8 a été restylé en 2024, et la tonitrueuse version SQ8, miracle, a été préservée. Avec son gros V8 et ses 70 000 € de malus, c'est une surprise de le revoir sur nos terres. Bonne surprise ? Pour qui assume de rouler dans un énorme SUV qui peut glouglouter 30 l/100 km sans trop d'efforts en ville, assurément. Car les sensations procurées par son V8, plein à craquer de couple à tous les régimes et riche d'une bande-son inimitable, sont uniques. Le tout, dans un niveau de confort royal. Délicieux anachronisme, à déguster tant qu'il n'est pas décrété comme périmé.

+ QUALITÉS
V8 charmeur
Confort de haut niveau
Finition irréprochable

- DÉFAUTS
Tarif et malus énormes

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	137 720 € - 43 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	276 g/km + 70 000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	3 996 cm ³
Puissance	507 ch à 5 500 tr/min
Couple	770 Nm à 2 000 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale
PNEUS	Boîte auto. 8 vitesses
RESERVOIR	285/35 R 23
COFFRE	85 litres
POIDS	530-650 dm ³
L x l x h (en m)	2 358 kg
VITESSE MAXI	5,01 x 2,00 x 1,71
0 à 100 km/h	250 km/h
1 000 m D. A.	23,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,6 s
CONSUMATION MOYENNE	13,7 l/100 km

*Données constructeur

→ LES ÉTOILES ★★★★★

X1 xDrive 25e M Sport



Une fois la batterie à plat, les trois cylindres modèrent sa consommation.

Loin devant la concurrence

Ici, le X1 se dote d'une convaincante motorisation hybride rechargeable de 245 ch. Sous le capot, le très discret trois cylindres fait appel à un moteur électrique qui est chargé d'entraîner les roues arrière. D'emblée, on est conquis par la remarquable réactivité de la boîte de vitesses à sept rapports mais aussi par l'incroyable fluidité du système hybride. En plus des nombreuses phases de roulage en tout électrique, la batterie de 14,2 kWh permet de parcourir jusqu'à 68 km sans consommer une goutte de sans-plomb. Ne cherchez pas, sur ce domaine le X1 n'a pas d'équivalent !

+ QUALITÉS
Système hybride performant
Autonomie en tout électrique
Douceur de conduite

- DÉFAUTS
Prix élevé

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 600 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	17 g/km + 560 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 499 cm ³
Puissance	245 ch cumulés
Couple	477 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale
PNEUS	Boîte auto. 7 vitesses
RESERVOIR	225/55 R 18
COFFRE	47 litres
POIDS	477 dm ³
L x l x h (en m)	1 910 kg
VITESSE MAXI	4,50 x 1,85 x 1,63
0 à 100 km/h	190 km/h
1 000 m D. A.	27,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
CONSUMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

X1 xDrive30e M Sport



Le BMW X1 xDrive30e n'accepte pas plus de 7,4 kW de puissance de charge en monophasé !

L'âge de la maturité

Un peu plus d'un an après le lancement du X1, arrive cette version hybride rechargeable de 326 ch. Cette dernière reprend la même base technique que la version sDrive25e, à savoir un trois cylindres essence de 150 ch (136 ch pour le 25e) couplé à un petit moteur électrique de 177 ch. Ce dernier, alimenté par une batterie de 14,2 kWh (nette) offre une autonomie moyenne plutôt pratique de 68 km. Mieux, une fois les accus à plat, le trois cylindres se contente de 6,8 l/100 km de sans-plomb en moyenne. Par ailleurs, on ne s'ennuie pas au volant du X1, sa douceur et son dynamisme séduiront ceux qui aiment conduire.

+ QUALITÉS

Autonomie en tout électrique
Conso du trois cylindres

- DÉFAUTS

Prix peu amical
Confort moyen

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	62 600 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	17 g/km + 610 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 499 cm ³
Puissance	326
Couple	477
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	245/45 R 19
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	477 dm ³ **
POIDS	1 934 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,85 x 1,63
VITESSE MAXI	202 km/h
0 à 100 km/h	6s0
CONSUMATION MIXTE	6,8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

X1 sDrive18d



Sur la route, les suspensions se montrent parfois un peu trop raides.

Une valeur sûre

En entrée de gamme diesel, le X1 fraîchement renouvelé, attaque avec ce quatre cylindres 18d de 156 ch, dont le ticket d'entrée est fixé à 47 550 €. Associée à la très douce boîte auto. à double embrayage, cette mécanique se montre certes un peu bruyante lors des phases d'accélération mais suffisamment volontaire au quotidien. De plus, la consommation est encore mieux maîtrisée qu'avant. D'après nos chiffres, comptez en moyenne 5,5 l/100 km, seulement. Une référence ! Enfin, à l'arrière, l'habitabilité devient vraiment intéressante et le coffre se révèle à la fois grand et pratique pour les familles.

+ QUALITÉS

Consommation hyper basse
SUV polyvalent

- DÉFAUTS

Moteur parfois bruyant
Fermeté des suspensions

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 550 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	133 g/km + 818 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 995 cm ³
Puissance	150 ch à 3750 tr/min
Couple	360 Nm à 1 500 tr/min
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	516/623 dm ³
POIDS	1 620 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,85 x 1,65
VITESSE MAXI	206 km/h
1 000 m D. A.	30,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,2 s
CONSUMATION MOYENNE	5,5 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

X2 sDrive 20i M Sport



Dans l'air du temps

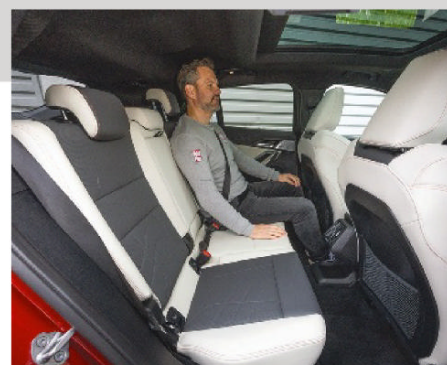
Le BMW X2 a pris du galon : il a grandi de 20 cm, se rapprochant ainsi de son frère le X1. Mais si l'habitabilité ne progresse pas pour autant, le coffre lui, reste toujours aussi généreux (495 dm³). Sachez qu'il n'existe pas de motorisation "18i" de 136 ch en entrée de gamme : il débute en "20i" avec un trois-cylindres micro-hybride de 170 ch, performant et économe, mais facturé 2 000 € de plus que le X1 standard. Le confort, lui, est encore plus ferme que celui, déjà sec, du modèle classique. La finition est soignée, mais de nombreux équipements répandus restent accessibles uniquement via des packs coûteux.

+ QUALITÉS

Châssis agile
Grand coffre

- DÉFAUTS

Confort très moyen
Places AR



Malgré des mensurations à la hausse, les plus grands adultes manquent un peu d'espace à l'arrière, surtout au niveau de la garde au toit.

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	52 850 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	131 g/km + 1 110 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 499 cm ³
Puissance	170 ch à 4 700 tr/min
Couple	280 Nm à 1 500 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	245/40 R 20
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	495 dm ³
POIDS	1 644 kg
L x l x h (en m)	4,56 x 1,85 x 1,59
VITESSE MAXI	208 km/h
1 000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,5 s
CONSUMATION MOYENNE	7,2 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

ix2 eDrive 20 M Sport



Les 204 ch du motopropulseur ont parfois du mal à relancer le presque 2 tonnes de ce ix2.

Un peu court...

En version électrique d'entrée de gamme, ce SUV coupé de BMW manque de dynamisme pour entraîner ses presque 2 tonnes, mais il préserve l'ADN de la marque avec une direction précise et un châssis agile, offrant un bon toucher de route. Son principal défaut reste l'autonomie : avec une batterie de 64,8 kWh utiles, il dépasse à peine 300 km sur autoroute, un chiffre décevant pour les longs trajets. En revanche, bonne nouvelle sur le plan financier : la finition M Sport étant une option, le véhicule reste éligible au bonus écologique de 3000 €. L'équipement, quant à lui, s'avère à la hauteur des attentes.

+ QUALITÉS

Bonus écologique
Comportement sûr

- DÉFAUTS

Autonomie un peu juste
Espace AR

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 990 € - 5 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	204 ch
Couple	250 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 66,5 kWh
COFFRE	495 dm ³
POIDS	1914 kg
L x l x h (en m)	4,56 x 1,85 x 1,56
VITESSE MAXI	169 km/h
1000 m D. A.	30,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) 7h (11kW)
AUTONOMIE	360 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

X4 xDrive 20d xLine



La poupe du X4 se caractérise par de nouveaux déflecteurs et une surface peinte plus importante.

Coupé mais pressé

Le X4 vit ses derniers instants. En attendant l'arrivée du prochain modèle, ce X4 de deuxième génération adopte toujours un style de coupé. Rappelons que ce dernier a récemment gagné 8 cm en longueur. De quoi améliorer l'habitabilité à bord et s'offrir un volume de coffre de 515 dm³. Il continue à témoigner d'une précision de conduite au meilleur niveau, même si sa masse réduit ses performances. Le X4 reste avant tout un SUV qui fait valoir son confort et sa finition. L'équipement en dotation xLine apparaît généreux, mais c'est bien un minimum à ce prix.

+ QUALITÉS

Finition et habitabilité
Agilité pour un SUV

- DÉFAUTS

Tarif
Masse élevée

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	62 500 € - 11 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	156 g/km + 8363 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1995 cm ³
Puissance	190 ch à 4000 tr/min
Couple	400 Nm à 1750 tr/min
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/40 R 21 - 275/35 R 21
RESERVOIR	68 litres
COFFRE	515 dm ³
POIDS	1935 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,92 x 1,63
VITESSE MAXI	201 km/h
1000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,4 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,0 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

X3 20 xDrive



Les suspensions maîtrisent avec un certain brio le poids élevé du X3. Et quelle douceur d'amortissement !

Le X3 se bonifie

Le nouveau BMW X3 adopte un design plus imposant, des équipements high-tech et des motorisations électrifiées pour mieux rivaliser avec le Mercedes GLC et le futur Audi Q5. Son habitacle modernisé séduit avec l'adoption d'un grand écran incurvé et un éclairage d'ambiance personnalisable. La version 20 xDrive M Sport, dotée d'un moteur essence 2.0L micro-hybride de 208 ch, allie confort et discrétion, mais souffre d'un double malus (poids + CO₂), rendant l'hybride rechargeable plus compétitif. Malgré son gabarit, il reste agile et agréable à conduire, avec une consommation raisonnable de 7,0 l/100 km.

+ QUALITÉS

Confort/agilité
Technologie embarquée

- DÉFAUTS

Tarif + malus
Poids élevé

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	68 700 € - 10 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	159 g/km + 10224 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1998 cm ³
Puissance	208 ch à nc tr/min
Couple	330 Nm à 1500 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/45 R 20 - 285/40 R 20
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	570 dm ³
POIDS	1937 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,92 x 1,66
VITESSE MAXI	212 km/h
1000 m D. A.	29,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,7 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

ix xDrive 60 M Sport



Via une borne de charge rapide, comptez 35 min pour que la batterie retrouve 80 % de sa capacité.

L'art du déraisonnable

Facturée 112000 € (en M Sport), la version xDrive60 de 544 ch et ses 765 Nm ne manquent pas d'arguments pour séduire ceux qui roulent beaucoup. D'autre part, sa grosse batterie de 109,1 kWh (nette) permet à ce gros SUV de parcourir en moyenne 595 km avant de passer par la case recharge, selon le constructeur. D'autre part, l'ix 60 xDrive accélère aussi fort qu'une M135xDrive ! Plus surprenant encore, malgré ses 2,5 tonnes, l'ix profite d'une agilité étonnante grâce à la présence des quatre roues motrices et directrices, et les suspensions pilotées pneumatiques abattent un boulot remarquable sur les petites routes.

+ QUALITÉS

Autonomie
Confort de conduite

- DÉFAUTS

Inabordable
2,5 tonnes...

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	112 000 € - 10 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	544 ch
Couple	765 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	275/40 R 22
BATTERIE	Lithium-ion 111,5 kWh
COFFRE	548 dm ³ **
POIDS	2592 kg
L x l x h (en m)	4,96 x 1,97 x 1,70
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	4s6
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 11h (11kW)
AUTONOMIE	701 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

X5 xDrive 50e xLine



L'habitabilité n'est pas extraordinaire mais l'espace est suffisamment important pour les grands adultes.

Sans compromis

Le BMW X5 xDrive 50e combine luxe, puissance et polyvalence. Avec 489 ch et une autonomie électrique d'environ 100 km, il échappe au malus écologique mais pas à celui lié au poids (11630 €). Son moteur hybride rechargeable associe un bloc électrique de 197 ch à un six-cylindres thermique de 313 ch, offrant un excellent agrément. Malgré ses 2,5 tonnes, il reste agile et plaisant à conduire. Son habitacle raffiné garantit un confort haut de gamme, bien que certaines options restent coûteuses. Capable de tracter jusqu'à 2,7 tonnes, il se positionne comme un SUV familial performant, rivalisant avec le Mercedes GLE.

+ QUALITÉS

Autonomie électrique
Moteur puissant

- DÉFAUTS

+ 105000 €
Coffre moyen

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	105 150 € - 20 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	19 g/km + 11 630 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne + élec., 24S
Cylindrée	2998 cm ³
Puissance	489
Couple	700
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/40 R 21 - 315/35 R 21
RESERVOIR	69 litres
COFFRE	505 dm ³
POIDS	2507 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 2,01 x 1,76
VITESSE MAXI	250 km/h*
0 à 100 km/h	24,8 s
1000 m D. A.	3,1 s
CONSUMMATION MIXTE	0,8 l/100 km*

*Donnée constructeur



Atto 3 204 ch Design



L'Atto 3 revendique une autonomie de 420 km WLTP.

Une copie correcte

Basé sur une nouvelle plateforme maison et alimenté par des batteries lithium-fer-phosphate ultra-plates (dites "Blade"), l'Atto 3 est un SUV compact à peine plus long qu'un Peugeot 3008. Uniquement proposé en traction de 204 ch, avec une batterie de 60,5 kWh, le BYD affiche des relances énergiques et des performances toniques. A défaut d'offrir un comportement sportif, il se révèle rassurant et distille un bon niveau de confort. A bord, on est séduit par la présentation originale (mention spéciale à l'écran central rotatif de 15"/38 cm), l'équipement pléthorique et l'habitabilité généreuse.

+ QUALITÉS

Présentation intérieure originale
Places AR
Performances

- DÉFAUTS

Comportement pataud

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 990 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 60,5 kWh
COFFRE	440 dm ³
POIDS	1750 kg
L x l x h (en m)	4,46 x 1,88 x 1,62
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	7s3
TEMPS DE CHARGE	40mn (rapide)
AUTONOMIE	420 km

*Données constructeurs



XM 4.4 V8 653



De série, le XM reçoit des roues de 21". Mais pour 3100 € en plus, il est possible d'opter pour des jantes géantes de 23" !

Colossal

Conçu par le département sportif M de la marque, cet impressionnant SUV affiche un gabarit et un CV à faire pâlir quelques sportives. Outre ses 5,11 m de long, ses 2 m de largeur et ses 2,7 tonnes, le XM embarque un gros V8 biturbo de 489 ch épaulé par un bloc électrique de 197 ch. De quoi propulser l'engin de 0 à 100 km/h en seulement 4,3s. Mais à cause de son gabarit hors-normes, le bavarois n'est pas à son aise sur les petites routes sinueuses. Son terrain de prédilection est évidemment les grandes voies rapides, où il peut parcourir jusqu'à 88 km en électrique à une vitesse maxi de 140 km/h.

+ QUALITÉS

Prouesse technologique
Performance

- DÉFAUTS

Freinage à la peine
Amortissement ferme

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	181 600 € - 39 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	36 g/km + 20 330 €
MOTEUR	8 cyl. en V + élec., 32S
Cylindrée	4395 cm ³
Puissance	653 ch cumulés
Couple	800 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/45 R 21 - 315/40 R 21
RESERVOIR	69 litres
COFFRE	527 dm ³
POIDS	2710 kg
L x l x h (en m)	5,11 x 2,01 x 1,76
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s3
CONSUMMATION MIXTE	1,5 l/100 km

*Données constructeurs



Seal U 218 ch Design



Contrairement à ce que son nom suggère, le Seal U ne partage rien avec la Seal berline.

Détrôné par l'hybride

En dépit de son patronyme, le Seal U ne doit rien à la confortable berline Seal. Contrairement à cette dernière, ce SUV concurrent du Tesla Model Y est mu par son train avant, qui se fait surtout remarquer par sa motricité défaillante, y compris sur le sec. Ses performances se révèlent elles aussi quelconques mais le chinois réserve tout de même quelques qualités à commencer par une présentation intérieure de bon acabit et le confort procuré par ses suspensions souples. Dommage cependant que sa vitesse de charge se révèle si lente et son prix si élevé. Pas étonnant que les clients le préfèrent en hybride.

+ QUALITÉS

Présentation intérieure
Confort

- DÉFAUTS

Motricité défaillante
Vitesse de charge insuffisante

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 390 € - 5 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	218 ch
Couple	330 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 87 kWh
COFFRE	552 dm ³
POIDS	2147 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,89 x 1,67
VITESSE MAXI	175 km/h
0 à 100 km/h	9s6
TEMPS DE CHARGE	9h (11 kW) 54h (Secteur)
AUTONOMIE	500 km

*Données constructeurs



Sealion 7 91 kWh 530 ch Excellence AWD



Le BYD Sealion concurrence le Kia EV6 ou le Ford Mustang Mach-E, pour un tarif très inférieur.

GT à la chinoise

La marque BYD déploie déjà une gamme tentaculaire dont le Sealion est l'un des derniers représentants. Plutôt bien fini, ce grand SUV Coupé concurrent des Tesla Model Y et Kia EV6 affiche des lignes sans faute de goût et un équipement pléthorique malgré un prix bien placé. Il offre un bel espace aux jambes à l'arrière mais un coffre moyen pour son gabarit. Avec 530 ch, les performances sont de premier ordre mais ce qui surprend le plus sur ce modèle est la qualité de ses suspensions, qui préservent à la fois le confort et le plaisir de conduite. Reste une autonomie moyenne pour une si grosse batterie.

+ QUALITÉS

Prix par rapport aux concurrents
Style valorisant
Comportement routier plaisant

- DÉFAUTS

Autonomie pour 91,3 kWh

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	56 490 € - 11 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	530 ch
Couple	690 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion kWh
COFFRE	486+58 dm ³
POIDS	2 498 kg
L x l x h (en m)	4,83 x 1,93 x 1,62
VITESSE MAXI	215 km/h*
1000 m D. A.	25,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,0 s
TEMPS DE CHARGE	30 min (rapide) 10h (11 kW)
AUTONOMIE	370 km

*Donnée constructeur

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Tang Flagship 7 places



Nouveau venu sur le segment des SUV électriques à 7 places, le Tang vient de profiter d'un restylage important.

Le navire amiral

Ce crossover familial 7 places est un jumeau technique de la Han. Il en reprend le principe de la double motorisation (un bloc électrique par essieu) et affiche donc, lui, aussi, 517 ch. Il profite en revanche d'une nouvelle batterie de 108.8 kWh qui permet de faire passer son autonomie de 400 km d'autonomie WLTP à 530 km. Au volant, on apprécie ses performances et son comportement sain et rassurant. On craque aussi pour sa planche de bord moderne, son équipement complet ainsi que pour son habitabilité généreuse, même si le 3^e rang tient davantage du dépannage.

+ QUALITÉS

Relances / accélérations
Douceur de conduite
Dotation de série

- DÉFAUTS

Places du 3^e rang

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	70 800 € - 9 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	517 ch
Couple	680 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/40 R22
BATTERIE	Lithium-ion 86,4 kWh
COFFRE	235/1 655 dm ³
POIDS	2 489 kg
L x l x h (en m)	4,87 x 1,95 x 1,73
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	4s6
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide)
AUTONOMIE	400 km

*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

CADILLAC

Lyriq 600 E4 Luxury



La présentation intérieure est agréable à l'œil, mais mieux vaut ne pas trop se pencher sur les détails d'exécution.

American dream ?

Loin des "paquebots" à moteur V8 qui ont construit sa légende, Cadillac revient en Europe avec un SUV 100 % électrique au nom chantant. Son format XXL lui permet d'offrir beaucoup d'espace à bord, notamment aux places arrière. Mais attention à la garde au toit ! Quant au coffre, son volume est ridicule au vu du gabarit. En digne américaine, le Lyriq déborde de chevaux. Mais ceux-ci sont aussi gourmands que leurs ancêtres avides de pétrole (26,3 kWh/100 km en moyenne), ce qui fait tomber l'autonomie sous la barre des 400 km. Comme il se doit dans une Cadillac, la finition n'est pas irréprouvable.

+ QUALITÉS

Esthétique originale
Habitabilité aux places arrière

- DÉFAUTS

Volume de coffre
Autonomie

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	81 100 € - NC
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	528 ch
Couple	610 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	275/45 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 102 kWh
COFFRE	520 dm ³
POIDS	2 710 kg
L x l x h (en m)	5,01 x 1,98 x 1,63
VITESSE MAXI	207 km/h
1000 m D. A.	25,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,7 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 12h (11kW)
AUTONOMIE	395 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

C5 Aircross Hybrid 136 e-DCS6 Plus



La structure de gamme a été revue : seules 2 finitions subsistent. Le C5 Aircross est bientôt remplacé.

L'hybride en mode léger

En 2025, Citroën a simplifié la gamme du vieillissant C5 Aircross. la bonne nouvelle, c'est que les tarifs baissent, et sont désormais plus compétitifs que jamais. En revanche, il n'y a plus que 2 finitions, et le PureTech 130 a disparu, remplacé par l'hybride 136 ch. Il s'agit en réalité d'une évolution du PureTech, associé ici à une boîte auto. à double embrayage qui intègre un bloc électrique de 28 ch. Relié à une batterie de 0,4 kWh, celui-ci récupère l'énergie au freinage et aide le moteur thermique à l'accélération. Il est même capable d'évoluer seul, sur de courtes phases. Probant : les consos et le malus sont bas.

+ QUALITÉS

Confort/aspects pratiques
Moteur plus sobre

- DÉFAUTS

Boîte lente
Lacunes d'équipement

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 900 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	127 g/km + 360 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance	136 ch à 5500 tr/min
Couple	230 Nm à 1750 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	63 litres
COFFRE	615/755 dm ³
POIDS	1544 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,84 x 1,69
VITESSE MAXI	190 km/h
1000 m D. A.	32,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Tavascan 286 V



Bien qu'espagnol, le Tavascan est construit en Chine, ce qui le prive du bonus écologique sur notre territoire.

Pour sortir de l'ordinaire

Le Tavascan partage la même plateforme, moteurs et batteries que les Skoda Enyaq coupé et Volkswagen ID.5. A bord l'ambiance est originale avec une console centrale flottante et des décorations couleur cuivre. Les assemblages sont soignés mais les plastiques durs et clinquants dénotent au vu du tarif pratiqué. Heureusement la dotation de série est complète notamment en termes de sécurité (régulateur de vitesse adaptatif, aide au stationnement...). Au volant pas de surprise, le Tavascan est agile, les suspensions sont fermes mais sans excès. Seul bémol, une pédale de frein spongieuse et une course inconstante.

+ QUALITÉS

Compromis confort/agilité
Équipement complet

- DÉFAUTS

Sensation pédale de frein
Pas de bonus écologique

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 990 € - 6 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	286 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR
PNEUS	Boîte auto. à rapport unique 235/55 R 19 - 255/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	565 dm ³
POIDS	2117 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,86 x 1,60
VITESSE MAXI	183 km/h
1000 m D. A.	27,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	400 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

CUPRA

Formentor 1.5 eTSI Hybrid 150 ch



En plus de son restylage intervenu l'été dernier, ce Formentor de 150 ch est devenu micro-hybride.

Mise à jour

A l'occasion de son restylage, ce Formentor de 150 ch passe à l'hybridation légère 48 V. Les performances sont correctes, mais les relances et la boîte DSG7 manquent de vivacité. À l'intérieur quelques évolutions. L'écran multimédia passe de 12 à 12,9 pouces et les touches du volume de la radio et de la température sont maintenant rétroéclairées. On apprécie aussi son comportement routier, ainsi que son sens pratique développé et des places arrière suffisamment spacieuses pour lui permettre de jouer les SUV familiaux. Mais il n'échappe pas au malus...

+ QUALITÉS

Comportement
Evolution technique

- DÉFAUTS

Tempérament mécanique
Malus

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 675 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	130 g/km + 540 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm ³
Puissance	150 ch à 5000 tr/min
Couple	250 Nm à 1500 tr/min
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	245/40 R 19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	431 dm ³
POIDS	1511 kg
L x l x h (en m)	4,45 x 1,84 x 1,53
VITESSE MAXI	192 km/h
1000 m D. A.	31,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,7 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Terramar 1.5 eHybrid 272 VZ



Des économies de carburant sont réalisables. Batterie pleine, il est possible de parcourir 90 km en tout électrique en ville.

A l'assaut des familles

Dernier venu dans la gamme Cupra, ce Terramar partage la même plateforme que le Volkswagen Tiguan. Ce modèle est un bon SUV familial cependant, malgré 7 cm de longueur supplémentaires il se montre moins logeable aux places arrière que son petit frère, le Formentor. Il se rattrape avec un coffre plus généreux et une banquette coulissante. Conséquence d'un amortissement souple, son comportement rigoureux n'est pas très dynamique. Cette chère version VZ plug-in hybride de 272 ch est la seule finition disponible. Si aucun malus CO₂ ne frappe ce modèle vous n'échapperez pas au malus au poids (1050 €).

+ QUALITÉS

Confort
Autonomie électrique

- DÉFAUTS

Tarif
Malus au poids

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 800 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	10 g/km + 1050 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 498 cm ³
Puissance	272 ch
Couple	400 Nm
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	255/40 R 20
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	390/510 dm ³
POIDS	1737 kg
L x l x h (en m)	4,52 x 1,87 x 1,59
VITESSE MAXI	215 km/h*
1000 m D. A.	27,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,9 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,0 l/100 km

*Donnée constructeur

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Duster ECO-G 100 Extreme



Grâce à sa nouvelle plateforme, le nouveau Duster gagne en dynamisme.

Parmi les grands

Cette troisième génération de Duster ne se contente pas d'un design réussi : elle brille sur bien d'autres aspects. Affiché à partir de 19990 €, le SUV propose le 1.0 Eco-G 100, un trois-cylindres essence/GPL. Moins vif en mode GPL, il consomme 2,8 l/100 km de plus qu'au sans-plomb, mais son prix (1 €/l) compense largement. Grâce à ses deux réservoirs, il affiche une belle autonomie de près de 1 300 km. Sur la route, il gagne en stabilité et en précision de direction, mais le confort de suspension en pâtit légèrement. La finition Extreme (23 300 €), richement dotée, inclut clim auto., carte mains libres et jantes 17".

+ QUALITÉS

Coût à l'usage
Autonomie

- DÉFAUTS

Performance
Conso GPL

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	23 600 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	128 g/km + 400 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm ³
Puissance	100 ch à 4 600 tr/min
Couple	170 Nm à 2 000 tr/min
ALIMENTATION	Essence + GPL + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/60 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	495 dm ³
POIDS	1 325 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,82 x 1,66
VITESSE MAXI	170 km/h
1000 m D. A.	35,0 s
80 à 120 km/h (en 4 ^e /5 ^e /16 ^e)	9,8/12,2/17,8 s
CONSUMMATION MOYENNE	9,6 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

DS 4 Hybride 145 Ligne Or



L'hybride 145 fait son chemin sous le capot de la DS 4, toujours aussi cosuée et confortable... Et chère.

Chacun son tour

L'ensemble hybride de 145 ch (anciennement 136 ch) et sa boîte à double embrayage continuent de conquérir toutes les gammes du groupe Stellantis, et DS n'est pas une exception. Son modèle compact, la DS 4, hérite donc de ce moteur. Ce n'est pas un handicap : plus sobre, plus performant et moins touché par la malus, l'hybride est un pas dans la bonne direction face à l'ancien PureTech, d'autant qu'il échappe aussi à la courroie problématique de ce dernier. La DS 4, de son côté, est toujours aussi confortable et cosuée. Son amortissement est relativement souple, gagnant en douceur ce qu'il perd en dynamisme. Mais les tarifs sont trop élevés.

+ QUALITÉS

Nouveau moteur sobre
Confort et qualité

- DÉFAUTS

Tarifs
Manque de dynamisme

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 300 € - NC
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	117 g/km + 150 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance	145 ch à 5 500 tr/min
Couple	230 Nm à 1 750 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	205/55 R 19
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	313 dm ³ **
POIDS	1 454 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,87 x 1,49
VITESSE MAXI	203 km/h
0 à 100 km/h	9s4
CONSUMMATION MIXTE	5,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

DS AUTO

DS 3 E-Tense Etoile



Le DS 3 E-Tense a profité de son restylage pour améliorer son autonomie.

Rallonge bienvenue

Comme d'autres modèles du groupe Stellantis, la version électrique du DS 3 a reçu un nouveau moteur de 156 ch (au lieu de 136 ch), et une batterie inédite d'une capacité brute de 54 kWh (au lieu de 50 kWh). Cet ensemble permet au DS 3 de dépasser les 300 km d'autonomie moyenne selon nos mesures, et même d'atteindre 345 km en ville (contre respectivement 225 et 265 km pour la version précédente). Des progrès favorisés par le gain de capacité de la batterie et sa chimie différente, ainsi que par la consommation maîtrisée du nouveau moteur. Mais le tout reste hors de prix pour un petit SUV.

+ QUALITÉS

Réactivité mécanique
Autonomie en nette hausse

- DÉFAUTS

Tarif ambitieux
Places AR étriquées

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 350 € - 4 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	0 g/km - 3 000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	302 dm ³
POIDS	1 577 kg
L x l x h (en m)	4,12 x 1,80 x 1,54
VITESSE MAXI	150 km/h
1000 m D. A.	31,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
TEMPS DE CHARGE	5h45 (11kW) 39h (secteur)
AUTONOMIE	305 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

DS 7 BlueHDi 130 EAT8 Pallas



Cette version diesel permet d'accéder à moindres frais au DS 7, tout en limitant les frais de carburant.

L'utile et l'agréable

Cette version diesel du DS7 (qui ne sera pas reconduite dans son remplaçant) assure l'entrée de gamme. Le 1.5 BlueHDi, forcément associé à la douce boîte auto, se montre alerte en toutes circonstances, frugal et doux. Dommage qu'il ne puisse être associé à l'amortissement piloté par caméra, qui fait la fierté de la marque sur d'autres modèles. Cela-dit, la suspension d'origine se montre déjà très prévenante. Côté comportement, le châssis fait preuve d'efficacité malgré une tendance sous-vireuse. Dans cette finition de base, le DS 7 fournit déjà le GPS, l'aide au stationnement, etc. Mais les tarifs grimpent.

+ QUALITÉS

Performances honnêtes
Confort
Comportement serein

- DÉFAUTS

Scan suspension indisponible

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 550 € - 6 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	143 g/km + 1 901 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 499 cm ³
Puissance	130 ch à 3 750 tr/min
Couple	300 Nm à 1 750 tr/min
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	541 dm ³
POIDS	1 510 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,89 x 1,63
VITESSE MAXI	195 km/h
0 à 100 km/h	10s9
CONSUMMATION MIXTE	5,5 l/100 km

*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

600 1.2 Hybrid 100 DCT6 La Prima



Remplaçant de la 500X, le 600 adapte, comme elle, les lignes de la 500 au format SUV.

Le 600 polyvalent

Afin d'éviter les mêmes déconvenues commerciales que sa petite sœur 500, le SUV 600 se décline en version hybride, quelques mois seulement après sa commercialisation en électrique. Un choix judicieux car l'agrément de conduite, tout comme la sobriété, sont au rendez-vous. Pour ceux qui ne sont pas prêts à passer au "zéro émission", cette hybride de 100 ch, très bien équipée dans sa finition La Prima, permet de profiter du confort, tant en amortissement qu'acoustique, et des aspects pratiques de la 600. Dommage que toutes ses qualités se monnaient assez chèrement.

+ QUALITÉS

Agrément de conduite
Suspension confortable
Mécanique peu sonore

- DÉFAUTS

Tarif élevé

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	29 900 € - NC
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	109 g/km - 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance	100 ch à 5 000 tr/min
Couple	205 Nm à 1 750 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	368 dm ³
POIDS	1 325 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,79 x 1,54
VITESSE MAXI	176 km/h
1 000 m D. A.	33,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,0 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,0 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Puma 1.0 EcoBoost Hybrid 170 Powershift ST



Avec 30 ch de moins et un couple en berne par rapport à son prédécesseur, le nouveau Puma ST devient moins sportif.

De l'eau dans son vin

Le Puma ST est le seul SUV citadin vraiment sportif. Son châssis incroyablement efficace fixe de nouvelles références dans la catégorie, en devenant une redoutable GTI. Il troque depuis plus d'un an le précédent trois cylindres 1.5 turbo 200 ch doté d'une commande manuelle contre une version 1.0 de 170 ch, avec une boîte automatique à double embrayage. Bien que plus sobre, ce nouveau bloc n'offre ni le punch, ni le caractère sportif de son brillant prédécesseur. Il devient du coup trop sage pour exploiter pleinement un châssis un poil moins enjoué et qui ne propose plus de différentiel autobloquant optionnel.

+ QUALITÉS

Comportement routier
Consommations en baisse

- DÉFAUTS

Suspensions fermes
Moteur trop timide

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 290 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	135 g/km + 983 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm ³
Puissance	170 ch à 5 750 tr/min
Couple	248 Nm à 3 000 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/40 R 19
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	475 dm ³
POIDS	1 339 kg
L x l x h (en m)	4,23 x 1,81 x 1,54
VITESSE MAXI	201 km/h
1 000 m D. A.	30,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,2 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

600e 54 kWh 156 Red



Plutôt accessible financièrement, le 600e se montre également assez autonome et se distingue par son confort à l'usage.

Séducteur branché

Le 600e repose sur la même base que les DS3, Jeep Avenger et Peugeot E-2008. Deuxième Fiat 100% électrique après la 500e, il est également proposé aussi avec deux versions hybrides 48V de 100 et 136 ch. En électrique, il met à profit le nouvel ensemble moteur (156 ch, obtenus uniquement en mode Sport) et batterie (51 kWh utiles) pour démontrer de belles performances et une autonomie très acceptable (320 km en moyenne, jusqu'à 375 km en ville), le tout dans un look craquant. Et si sa finition paraît basique, le 600e est le moins cher des cousins Stellantis et brille par sa douceur.

+ QUALITÉS

Douceur et confort
Présentation
Performances/autonomie

- DÉFAUTS

Finition moyenne

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 900 € - 4 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 2 000 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/65 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	330 dm ³
POIDS	1 540 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,79 x 1,53
VITESSE MAXI	150 km/h
1 000 m D. A.	31,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,3 s
TEMPS DE CHARGE	5h45 (11 kW) 39h (secteur)
AUTONOMIE	320 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Explorer Extended Range 286 Pack Premium



L'Explorer propose trois versions distinctes : 52 kWh/170 ch, 77 kWh/286 ch et 79 kWh/340 ch.

Une ID Ford !

Ford profite des accords avec Volkswagen pour investir un créneau des SUV électriques familiaux où chaque constructeur se doit d'être présent. Il se distingue de son cousin german par son style plus massif, rappelant davantage les créations américaines. L'habitacle s'en rapproche davantage encore et l'Explorer offre une belle habitabilité aux occupants arrière et le coffre se montre particulièrement pratique malgré un volume qui n'est pas exceptionnel (440 dm³). Reprenant l'accastillage de l'ID.5, il distille une précision et un dynamisme comparables, mais soigne davantage son confort, avec un amortissement plus prévenant.

+ QUALITÉS

Agrément de conduite
Habitabilité arrière
Équipements

- DÉFAUTS

Tarif encore élevé

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 500 € - 6 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	NC
MOTEUR	Électrique
Puissance	285 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19 - 255/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	500 dm ³
POIDS	2 035 kg
L x l x h (en m)	4,47 x 1,88 x 1,63
VITESSE MAXI	180 km/h
1 000 m D. A.	27,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	450 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Kuga 2.5 Duratec 180 Hybrid FlexiFuel Active X



Restylé depuis le printemps dernier, le Kuga s'offre une nouvelle proue, avec une calandre et des feux redessinés.

La formule deux en un

Récemment restylé, le Kuga évolue esthétiquement et techniquement. Cette nouvelle version hybride simple qui passe de 190 à 180 ch, fonctionne toujours à l'E85 et délivre des sensations mécaniques comparables. A l'heure où le prix des carburants s'enflamme, cette proposition a tout du bon plan financier. La sobriété de la mécanique du modèle actuel et le prix attractif de l'E85 permettent de substantielles économies et l'agrément de l'ensemble hybride séduit. Dommage que le comportement manque de dynamisme, que son amortissement soit ferme et que son habitacle austère oublie la notion de fantaisie.

+ QUALITÉS

Budget d'utilisation
Agrément mécanique

- DÉFAUTS

Suspensions fermes
Présentation austère

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 490 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	125 g/km + 310 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2488 cm ³
Puissance	180
Couple	235
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/60 R 18
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	500/641 dm ³
POIDS	1689 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,89 x 1,69
VITESSE MAXI	194 km/h
1000 m D. A.	30,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,3 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,9 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Capri Extended Range 286 Pack Premium



La Capri tente sa chance au sein d'une catégorie de SUV électriques familiaux de plus en plus importante.

Appellation non contrôlée

A l'exception de son nom, le SUV électrique familial ne partage pas grand chose avec le coupé populaire sorti en 1969, à part le dessin rond de sa vitre de custode arrière, et encore... À l'instar de l'Explorer, la Ford Capri reprend la base technique des Volkswagen ID.4/ID.5. En cumulant 340 ch, cette version à deux moteurs réserve des relances particulièrement toniques et profite de sa batterie de 79 kWh pour s'offrir un champ d'action proche de 400 km dans la vraie vie. Il est également dynamique et propose un bel espace à vivre, mais les 60 000 € demandés à l'achat de cette version haut de gamme sont bien trop élevés.

+ QUALITÉS

Habitabilité/coffre
Comportement sain

- DÉFAUTS

Tarif élitiste
Positionnement discutable

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	60 000 € - 16 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	286 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19 - 255/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	620 dm ³
POIDS	2070 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,88 x 1,63
VITESSE MAXI	178 km/h
1000 m D. A.	27,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	410 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Mustang Mach-E GT Extended Range



Sportif à embonpoint

Chez Tesla, il y a les versions Performance et chez Volkswagen les versions ID GTX et chez Ford, l'équivalent s'appelle Mustang Mach-E GT. Fort de presque 500 ch et d'une transmission intégrale (avec un bloc électrique sur chaque essieu), le SUV affiche des performances d'authentique sportive avec des accélérations toniques et des relances énergiques. Le comportement, toujours aussi plaisant, est au diapason de cette vocation "musclée". En revanche, avec un poids (annoncé) de presque 2,3 tonnes, le freinage est mis à rude épreuve et l'autonomie réelle fond comme neige au soleil.

+ QUALITÉS

Habitabilité
Performances

- DÉFAUTS

Poids élevé
Tarif

Actuellement, Ford accorde une remise de 17 000 €, ce qui baisse le tarif de cette version à 65 000 €.



Le Mustang Mach-E mériterait davantage d'efforts sur les ajustements et la qualité de certains matériaux.

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	81 990 € - 16 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	487 ch
Couple	860 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 99 kWh
COFFRE	500 + 90 dm ³ **
POIDS	2273 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,89 x 1,62
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	4s4
TEMPS DE CHARGE	45 min (10 à 80 % charge rapide)
AUTONOMIE	500 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

e:Ny1 Advance



Sobre, le e:Ny1 reprend largement le design de son cousin hybride, le HR-V. Et ses dimensions, entre SUV citadin et compact.

Deuxième chance

Honda s'est lancé sur le marché de l'électrique avec la sympathique mini-citadine "e". Après son relatif échec commercial (plombée par son prix et son autonomie), le constructeur japonais propose un deuxième modèle : le e:Ny1 (prononcez énihouane, pour anyone). Reprenant une bonne partie de la technique et du look du HR-V, ce grand SUV citadin (ou petit SUV compact si vous préférez) surprend par son équipement très généreux et son bon niveau de confort. Malheureusement, son autonomie est trop juste, et les tarifs très élevés : les mêmes reproches que pour la petite e. Et il n'a pas droit au bonus... Mêmes causes, mêmes effets ? L'avenir le dira...

+ QUALITÉS

Confortable et logeable
Très bien équipé

- DÉFAUTS

Autonomie trop juste
Tarif et absence de bonus

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 700 € - 4 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/50 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 68,8 kWh
COFFRE	381 dm ³
POIDS	1 690 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,79 x 1,60
VITESSE MAXI	160 km/h
1000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,2 s
TEMPS DE CHARGE	40h (secteur) 7h (11kW)
AUTONOMIE	340 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

CR-V e:Phev 184 ch Advance Tech



Le Honda CR-V est proposé pour la première fois en hybride rechargeable, et se montre ici compétent mais cher.

Inédit mais cher

Dans l'air du temps, le CR-V est disponible dans une motorisation hybride rechargeable : c'est inédit. En mode électrique, son autonomie est plutôt bonne, avec 60 km mesurés par nos soins. Et la consommation, une fois la batterie vidée, se limite à 6,7 l/100 km en conditions mixtes. Pas mal... Mais certains rivaux font mieux, comme notamment les rivaux de chez Toyota, les C-HR et RAV4 PHEV, pourtant commercialisés moins cher. Le C-RV PHEV a certes baissé ses tarifs, mais il n'est pas donné, d'autant qu'il n'est proposé qu'avec une seule finition, certes très bien équipée, mais haut perchée.

+ QUALITÉS

Bonne autonomie électrique
Équipement complet
Conso batterie vide

- DÉFAUTS

Tarif trop élevé

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	58 150 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	18 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 993 cm ³
Puissance	184 ch cumulés
Couple	335 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/60 R 18
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	680 dm ³
POIDS	1 932 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,87 x 1,68
VITESSE MAXI	185 km/h
1000 m D. A.	31,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,0 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

HR-V e:HEV Advance



Forcément hybride, le nouveau HR-V se montre à la fois doux à l'usage, performant et sobre. Mais il est cher.

Petit déménageur

L'original HR-V sait recevoir, avec un espace aux jambes de limousine, ou jouer les déménageurs avec sa banquette qui se rabat bien à plat et dont on peut relever les assises pour charger des objets hauts dans l'habitacle. Par ailleurs, la planche de bord est joliment dessinée. Hélas, les écrans manquent de modernité. Sa motorisation hybride permet d'évoluer souvent en électrique à basse vitesse et le quatre cylindres à du peps. Dommage, la direction floue et le train avant pataud gâchent le plaisir. Et si l'amortissement s'avère prévenant, l'insonorisation insuffisante du moteur dérange à l'accélération.

+ QUALITÉS

Douceur à l'usage
Habitacle pratique

- DÉFAUTS

Comportement pataud
Bruit moteur

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 340 € - 6 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	122 g/km + 240 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm ³
Puissance	131 ch à nc tr/min
Couple	253 Nm à nc tr/min
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/50 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	366 dm ³
POIDS	1 397 kg
L x l x h (en m)	4,34 x 1,79 x 1,59
VITESSE MAXI	169 km/h
1000 m D. A.	32,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,9 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,9 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

ZR-V e:HEV 2.0 i-MMD Sport



Récemment arrivé dans la gamme Honda, le ZR-V se place entre le HR-V et le CR-V. Il affronte les Austral, 3008, Qashqai...

Juste milieu ?

Pour compléter son offre de SUV en Europe, Honda fait appel à un modèle déjà vu aux États-Unis : le ZR-V. Ce SUV compact vient se loger entre le citadin HR-V et le familial CR-V. Il reprend la plateforme de la brillante Civic... Mais malheureusement pas les belles sensations de conduite de la berline. Dommage, puisque l'ensemble hybride de 184 ch apparaît par ailleurs très abouti, plaisant et sobre. L'intérieur est particulièrement logeable (mais manque de rangements), et se montre bien fini à défaut d'impressionner par sa présentation. L'équipement est très complet, ce qui compense un peu les tarifs élevés.

+ QUALITÉS

Moteur sobre et plaisant
Équipement complet

- DÉFAUTS

Tarifs élevés
Modularité en retrait

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 950 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	131 g/km + 650 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 993 cm ³
Puissance	184 ch à nc tr/min
Couple	315 Nm à nc tr/min
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	57 litres
COFFRE	415 dm ³
POIDS	1 616 kg
L x l x h (en m)	4,57 x 1,84 x 1,62
VITESSE MAXI	174 km/h
1000 m D. A.	30,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Inster 49 kWh 115 Creative



La planche de bord de l'Inster propose un style moderne même si elle manque d'originalité par rapport à l'extérieur.

Baroudeur urbain, l'Inster oublie étonnamment de protéger sa carrosserie avec des protections dignes de son statut.

En voie de démocratisation

Jusqu'à présent, les minis électriques affichaient des prestations qui les cantonnaient à un usage péri urbain. Avec l'Inster, Hyundai parvient à concilier petit gabarit et tarif mesuré, à défaut d'être réellement accessible, avec une habitabilité suffisante pour 4 adultes et des performances qui lui permettent d'envisager les longs parcours. L'autonomie est correcte mais la puissance de charge maxi (80 kW) impose des arrêts borne à rallonge. Le véritable point noir de ce mini SUV est toutefois son amortissement, trop ferme lorsque le bitume n'est plus parfaitement lisse.

+ QUALITÉS
Espace intérieur
Performances

- DÉFAUTS
Confort peu soigné
Tarif un peu élevé

LES CHIFFRES	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	29 250 € - NC
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3 000 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	115 ch
Couple	147 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	185/65 R 15
BATTERIE	Lithium-ion 49 kWh
COFFRE	245/359 dm ³
POIDS	1 356 kg
L x l x h (en m)	3,83 x 1,61 x 1,58
VITESSE MAXI	149 km/h
1 000 m D. A.	33,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,4 s
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) 5h (11kW)
AUTONOMIE	310 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Bayon 1.0 T-GDi 100 Initia



La face avant est encore plus originale depuis le récent restylage.

Monsieur Plus

Chez Hyundai, on a une interprétation très particulière de la notion d'entrée de gamme. En effet, depuis quelques mois, le Bayon embarque systématiquement la caméra de recul et le GPS connecté. Unique dans le segment. Cette soudaine générosité est allée de pair avec un restylage, presque exclusivement limité à la face avant, qui le fait davantage ressembler à son grand frère, le Kona. Désormais seule option mécanique, le moteur 3 cylindres turbo de 100 ch se montre sobre, souple et discret. Une réussite qui peine à faire oublier le confort perfectible sur les chaussées en piteux état.

+ QUALITÉS
Équipement de série
Moteur volontaire et sobre
Style original

- DÉFAUTS
Suspension trépidante

LES CHIFFRES*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	23 000 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	123 g/km + 260 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	998 cm ³
Puissance	100 ch à 4500 tr/min
Couple	172 Nm à 1500 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	185/65 R 15
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	380 dm ³ **
POIDS	1 170 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,78 x 1,50
VITESSE MAXI	179 km/h
0 à 100 km/h	11s3
CONSUMMATION MIXTE	5,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Kona Hybrid 129 Executive



Avec ses phares ultra-fins intégrés sur toute la largeur de la calandre, le nouveau Kona paraît très futuriste.

Tout ça pour ça

Le Kona s'est entièrement renouvelé fin 2023. Plus long de 15 cm, il en profite pour accorder plus d'espace aux passagers et à leurs bagages (malgré une modularité basique). L'équipement ultra-complet de ce troisième niveau joue la carte de la modernité, mais on aurait apprécié une qualité de finition plus soignée. Cette version Hybrid a récemment été mise en conformité avec les normes anti-pollution les plus récentes. Au passage, une perte, conséquente sur le papier, de 12 ch. Heureusement, les performances n'en pâtissent pas et la consommation reste toujours aussi basse.

+ QUALITÉS
Modernité/habitabilité
Sobriété

- DÉFAUTS
Agrément de conduite/confort
Finition quelconque

LES CHIFFRES	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 850 € - NC
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	103 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 580 cm ³
Puissance	129
Couple	265
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	38 litres
COFFRE	495 dm ³
POIDS	1 484 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,83 x 1,57
VITESSE MAXI	170 km/h
1 000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,4 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,7 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Kona Electric 217 Premium



Avec sa batterie de 65,4 kWh utiles, le Kona de 217 ch dépasse allègrement les 400 km d'autonomie.

L'horizon s'éloigne

La version la plus puissante du Kona Electric est associée à une grosse batterie de 65,4 kWh. De quoi repousser la perspective de la panne sèche au-delà des 400 km, voire 475 km sur route selon nos mesures ! Un score parmi les meilleurs... Dommage, la charge rapide plafonne à 100 kW, obligeant à patienter plus de 40 mn pour récupérer 80% de capacité. A bord, on apprécie toujours autant la sensation d'espace et l'ambiance futuriste, sans que cela nuise à l'ergonomie, tandis que l'équipement est opulent ici. Reste que, même en baisse, le tarif n'a rien d'amical, y compris en tenant compte du bonus.

+ QUALITÉS

Grande autonomie
Confort/équipement

- DÉFAUTS

Tarif ambitieux
Charge rapide limitée à 100 kW

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 250 € - 4 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	0 g/km - 3 000 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	217 ch
Couple	255 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/60 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 65,4 kWh
COFFRE	495+24 dm ³
POIDS	1 743 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,83 x 1,58
VITESSE MAXI	172 km/h
1 000 m D. A.	29,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 32h (secteur)
AUTONOMIE	420 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Ioniq 5 63 kWh 170 Intuitive



Impossible de confondre la Ioniq 5 avec un autre modèle.

Tirée vers le bas

L'invisible restylage de la Ioniq 5 est l'occasion de faire descendre son prix de base sous la barre des 45 000 €. Pour cela, la marque a dû se résoudre à ressortir des placards la motorisation de 170 ch et à développer une plus petite batterie. Avec ses 63 kWh, celle-ci assure tout de même une autonomie suffisante pour peu que les grands trajets ne soient pas votre quotidien. La dotation de série a également fait les frais de cet amaigrissement tarifaire. Quant aux 170 ch, ils peinent parfois à déplacer promptement les presque 2 tonnes de ce SUV, notamment lorsqu'il faut dépasser un camion.

+ QUALITÉS

Prix concurrentiel
Habitabilité

- DÉFAUTS

A la peine lors des longs
... et sur voies rapides

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 800 € - 3 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	170 ch
Couple	350 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 84 kWh
COFFRE	464/607+53 dm ³ **
POIDS	2 060 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,89 x 1,61
VITESSE MAXI	185 km/h
0 à 100 km/h	7s5
TEMPS DE CHARGE	18 min (rapide) 7h30 (11 kW)
AUTONOMIE	570 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Tucson 1.6 T-GDi 215 Hybrid Executive



Le restylage du Tucson se voit beaucoup plus à l'intérieur qu'à l'extérieur.

Rester dans la course

Désormais, le Tucson est forcément hybride qu'il soit rechargeable ou pas, ce qui est le cas de cette version, dont la puissance est tombée à 215 ch lors de son restylage intervenu en 2024. Assez peu visible extérieurement, ce dernier se remarque surtout à bord avec une planche de bord inédite. Plus connecté et plus moderne, le SUV coréen gagne également en praticité avec de nouveaux rangements plutôt bien pensés. Dommage que ces évolutions s'accompagnent de tarifs coquets. Réussie mais pas au dessus du lot, sa mécanique hybride lui offre des performances honorables mais n'est pas spécialement sobre.

+ QUALITÉS

Habitacle moderne et spacieux
Équipement complet

- DÉFAUTS

Appétit quelconque
Haut de gamme coûteux

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	48 450 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	128 g/km + 400 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm ³
Puissance	215
Couple	350
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	603 dm ³
POIDS	1 690 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,87 x 1,65
VITESSE MAXI	186 km/h*
1 000 m D. A.	29,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

*Donnée constructeur

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Ioniq 9 218 ch



La présentation intérieure est moderne mais certains matériaux ne sont pas dignes de la catégorie.

Ce SUV signe son appartenance à la gamme Ioniq avec les LED façon pixels de ses optiques avant et arrière.

Pour les grands espaces

Après le tout-petit Inster, Hyundai complète sa gamme 100 % électrique avec l'imposant (5,06 m de long) Ioniq 9. Si son gabarit indique clairement qu'il n'a pas été conçu pour les routes du Vieux Continent, il ne manque pas pour autant d'intérêt. A bord, l'espace est plus que généreux, y compris au 3ème rang, et le volume de coffre permet d'embarquer les bagages de la famille. Plutôt placide, il fait preuve d'un confort au dessus de la méele. Mais les routes sinueuses, ce n'est clairement pas son truc. Avec sa batterie de 110,3 kWh et son architecture 800V, qui permet des recharges ultra rapides, c'est un excellent compagnon de voyage.

- + QUALITÉS**
Espace à bord
Volume de coffre
- DÉFAUTS**
Longueur
Inadapté à l'Europe

LES CHIFFRES*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	€ - NC
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	218 ch
Couple	350 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	19 pouces
BATTERIE	Lithium-ion 110 kWh
COFFRE	620 dm ³
POIDS	2500 kg
L x l x h (en m)	5,06 x 1,98 x 1,79
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	9s4
TEMPS DE CHARGE	24 min (rapide)
AUTONOMIE	620 km

*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Santa Fe 1.6 T-GDi 253 Plug-in HTRAC Executive



Malgré les jantes de 20", l'amortissement est très bien maîtrisé.

Ambition démesurée

Avec ses lignes taillées à la serpe, le Santa Fe nous revient, plus ambitieux que jamais. Finies les lignes passe-partout, place à un design reconnaissable au premier coup d'oeil. Désormais uniquement proposé avec des mécaniques hybrides, ce SUV devrait principalement trouver preneur, en France, avec ce bloc rechargeable de 253 ch. Une option qui se marie parfaitement avec le caractère de ce Hyundai, davantage axé sur le confort et la sécurité (4 roues motrices de série) que sur le dynamisme. L'équipement est pléthorique, ce qui se répercute, sans surprise, sur le prix de vente, digne d'une marque premium.

- + QUALITÉS**
Habitacle spacieux et
Comportement rassurant
Dotation complète
- DÉFAUTS**
Prix en haut de gamme

LES CHIFFRES	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	66700 € - 8 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	38 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm ³
Puissance	253
Couple	367
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	255/45 R 20
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	615/755/200 dm ³
POIDS	2142 kg
L x l x h (en m)	4,83 x 1,90 x 1,77
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	29,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,2 s
CONSUMMATION MOYENNE	8,7 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

INEOS

Grenadier Utility Wagon (2 pl.) 3.0



Châssis échelle et transmission ultra-débrouillarde aident le Grenadier à évoluer sur tous les terrains.

L'aventure en partage

Grâce à sa configuration semi-utilitaire (pas de vitres latérales au fond, banquette avancée, dossier plus vertical), le Grenadier Utility Wagon 5 places échappait jusqu'ici au supermalus qui affectait les versions Station Wagon. Désormais, seule la version privée de sièges arrière peut encore être exemptée. Pour le reste, ce modèle conjugue les meilleures capacités de franchissement possibles avec des équipements au goût du jour, et toute une ribambelle d'options et d'accessoires pour agrémenter le tout. L'addition finale est salée, tout comme la consommation, dans cette version essence.

- + QUALITÉS**
Vrai tout-terrain
Pas de malus (utilitaire)
- DÉFAUTS**
Consommation
Prix

LES CHIFFRES*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	72 140 € - NC
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	327 g/km 0 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2998 cm ³
Puissance	286 ch à 4750 tr/mn
Couple	450 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	265/70 R 17
RESERVOIR	90 litres
COFFRE	1255 dm ³
POIDS	2665 kg
L x l x h (en m)	4,90 x 1,93 x 2,05
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	8s6
CONSUMMATION MIXTE	14,4 l/100 km

*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Avenger 1.2 Turbo e-Hybrid 110 Summit



L'Amérique à petite échelle

En supplément d'une entrée de gamme thermique à boîte manuelle, le Jeep Avenger s'enrichit de cette version, qui devrait représenter une belle partie des ventes : un hybride 48V de 110 ch. Sans surprise, il s'agit ici de la version petite puissance de l'ensemble hybride e-DCS6 que l'on retrouve un peu partout chez Stellantis en 100 ou 145 ch (anciennement 136 ch). Comme ailleurs, le système se montre sobre, particulièrement en ville. Voilà qui tombe bien : avec son petit format et ses protections en plastique brut, c'est là qu'il est le plus à l'aise. On apprécie aussi son charme à l'américaine, à l'échelle réduite. Dommage qu'il soit un peu trop ferme et trop bruyant.

Avec ses 4,09 m de long seulement, ses protections en plastique brut, et sa belle agilité, l'Avenger est à sa place en ville.

+ QUALITÉS
Hybride sobre
A l'aise en ville

- DÉFAUTS
Confort ferme
Insonorisation



L'intérieur de l'Avenger ne manque pas de charme, mais les plastiques durs sont nombreux.

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	30750 € - NC
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	111 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm ³
Puissance	110 ch à 5000 tr/min
Couple	205 Nm à 1750 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	312 dm ³
POIDS	1342 kg
L x l x h (en m)	4,09 x 1,78 x 1,54
VITESSE MAXI	177 km/h
1000 m D. A.	33,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,0 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,1 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Avenger 156 ch Electrique Summit



L'Avenger récupère la technique de cousines comme la DS3 électrique. Le tout, dans un format ultra-compact.

Meilleure que ses cousines

La fusion entre PSA et FCA devenant Stellantis commence à porter ses fruits, tel ce nouveau SUV. Un petit format au style avenant proposé ici avec un moteur électrique commun à ses cousines techniques DS 3, Peugeot e-208 ou encore Fiat 600. On retrouve donc 156 ch sous le pied droit, et une batterie de 51 kWh utiles sous le plancher. Le tout est bon pour une autonomie moyenne de 330 km. L'Avenger a aussi pour lui une bonne bouille et une présentation sympa à l'intérieur, qui aide à faire oublier quelques plastiques franchement moyens. Et il est moins cher et mieux équipé que ses cousines...

+ QUALITÉS
Tarif bien placé
Gabarit pratique en ville

- DÉFAUTS
Détails de finition
Habitabilité derrière

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40500 € - 4 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	312 dm ³
POIDS	1570 kg
L x l x h (en m)	4,09 x 1,78 x 1,53
VITESSE MAXI	150 km/h
1000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
TEMPS DE CHARGE	5h45 (11 kW) 39h (secteur)
AUTONOMIE	330 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Renegade 4xe 240 PHEV North Star



La nouvelle série spéciale North Star est reconnaissable par sa teinte exclusive Techno Green.

Jeep vertueuse

Jeep a doté son Renegade d'une motorisation hybride rechargeable réussie. Les performances sont plutôt bonnes batterie chargée. Lorsque que cette dernière est vide (36 km d'autonomie en 100% électrique annoncés), le 1.3 Turbo a davantage tendance à faire entendre sa voix. Mais pour éviter le malus, ça vaut le coup ! Plus lourd que ses concurrents, en raison de ses 4 roues motrices, le Renegade 4xe affiche aussi une meilleure polyvalence par mauvais temps. Grâce à un restylage début 2024, son habitacle est plus à jour (grand écran, nouveau système d'info-divertissement, etc.). Il est récemment passé de 190 à 240 ch.

+ QUALITÉS
Conversion à l'hybride réussie
Belle dotation de série

- DÉFAUTS
Coffre moins logeable
Tarif élevé

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44900 € - NC
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	48 g/km + 460 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1332 cm ³
Puissance	240
Couple	270 + 250
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/55 R 17
RESERVOIR	37 litres
COFFRE	345 dm ³ **
POIDS	1845 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,81 x 1,72
VITESSE MAXI	199 km/h
0 à 100 km/h	7s1
CONSUMMATION MIXTE	2,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Compass 4xe 240 PHEV Summit



Le choix de la version hybride rechargeable est discutable en raison de son coût d'achat élevé.

À perfectionner

C'est le haut de gamme des Compass. Un moteur hybride rechargeable fort de 240 ch et associé à la transmission intégrale. Cette finition Summit est sérieusement équipée. Par rapport à la version "190", les reprises sont plus franches, sans pour autant que la consommation soit réellement supérieure. En revanche, question autonomie, cela reste un peu juste avec seulement 35 km en électrique. Heureusement, la recharge sur Wallbox ne réclame que 1h30. Confortable à défaut d'être dynamique, le Compass 4xe souffre malheureusement de sa masse élevée, qui lui impose par ailleurs de payer un petit malus.

+ QUALITÉS

Belles performances
Confort et équipements

- DÉFAUTS

Coffre réduit
35 km seulement en électrique

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 950 € - 10 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	45 g/km + 1 360 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 332 cm ³
Puissance	240 ch cumulés
Couple	270 Nm (+ 250 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/45 R 19
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	403 dm ³
POIDS	1 915 kg
L x l x h (en m)	4,41 x 1,88 x 1,65
VITESSE MAXI	196 km/h
1 000 m D. A.	29,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,4 s
CONSUMMATION MOYENNE	8,1 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Xceed 1.5 T-GDi 140 GT-line Premium



Version baroudeur de la Ceed, la Xceed est en fin de carrière.

Rattrapée par le malus

Légèrement restylée en 2022, la Xceed est la version crossover de la berline compacte Ceed. Sa garde au sol surélevée et ses protections de carrosserie bien visibles annoncent la couleur. Toutefois, la coréenne est dépourvue de transmission intégrale. Animée par deux essence (100 et 140 ch), la Kia existe aussi en hybride rechargeable. Plaisant, rond et volontaire, le 1.5 T-GDi de 140 ch représente un choix logique, surtout avec la finition GT-line Premium bien garnie et joliment présentée. Seuls bémols : son amortissement ferme, son châssis qui manque de dynamisme et surtout le malus, devenu dissuasif.

+ QUALITÉS

Agrément mécanique
Présentation / dotation

- DÉFAUTS

Suspensions fermes
Malus substantiel

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34 050 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	142 g/km + 1 761 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 482 cm ³
Puissance	140 ch à 5 500 tr/min
Couple	253 Nm à 1 500 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	235/45 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	403 dm ³
POIDS	1 370 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,83 x 1,50
VITESSE MAXI	195 km/h
0 à 100 km/h	10s2*
CONSUMMATION MIXTE	5,9 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Wrangler 4xe PHEV 380 Sahara



Le Jeep Wrangler a changé de dimension en passant à l'hybride rechargeable. Mais attention au malus au poids...

Changement de cap

Pour qui se souvient du rapport plaisir/prix exceptionnel de la Jeep Wrangler TJ 4.0 du début des années 2000, le choc doit être grand. Si le Wrangler est fidèle au poste, il est beaucoup plus grand, plus cossu, et surtout son tarif s'est envolé. Les 27 000 € de l'ancêtre sont oubliés, et ce sont désormais pas moins de 81 700 € (!) qu'il faudra déboursier pour s'offrir ce bijou de technologie hybride. Forcément, avec 380 ch (batterie pleine), les performances sont au top, alors que les capacités 4x4 sont conservées. Mais le poids énorme (plus de 2,3 tonnes !) attise les flammes du malus : près de 10 000 € ici.

+ QUALITÉS

Reprises de sportive
Intérieur original et cossu

- DÉFAUTS

Tarif démentiel
Autonomie en électrique

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	81 700 € - 16 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	79 g/km + 9 470 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 995 cm ³
Puissance	380 ch cumulés
Couple	637 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/70 R 18
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	504 dm ³
POIDS	2 348 kg
L x l x h (en m)	4,89 x 1,90 x 1,84
VITESSE MAXI	180 km/h
1 000 m D. A.	28,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
CONSUMMATION MOYENNE	11,4 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Stonic 1.0 T-GDi 100 GT-line



En version GT-line, les roues de 17" n'arrangent pas le confort.

En attente de nouveauté

En attendant un hypothétique deuxième restylage, le Stonic propose toujours un 3-cylindres turbo-essence, en configurations 100 et 120 ch. La version la moins puissante n'a pas droit à la micro-hybridation (de série sur le T-GDi 120), ce qui se ressent un peu à la pompe. D'autant que si ce bloc est souple et plaisant, il faut un peu le cravacher pour maintenir des relances correctes. Plutôt craquant dans cette livrée sportive GT-line, le Kia fait le plein d'équipements et soigne sa présentation intérieure. Toutefois, gare aux roues de 17" (de série) qui accentuent l'inconfort du Stonic, réglé vraiment très ferme.

+ QUALITÉS

Douceur mécanique
Dotation de série

- DÉFAUTS

Amortissement
Habitabilité moyenne

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	26 690 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	132 g/km + 740 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	998 cm ³
Puissance	100 ch à 4 500 tr/min
Couple	172 Nm à 1 500 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	366 dm ³
POIDS	1 216 kg
L x l x h (en m)	4,14 x 1,76 x 1,52
VITESSE MAXI	176 km/h
1 000 m D. A.	33,3 s
80 à 120 km/h (en 4 ^e /5 ^e /6 ^e)	9,5/12,6/17,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,5 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Niro Hybride 129 Active



Dans cette variante, le Niro est un modèle de frugalité et de douceur.

Toujours sobre

Egalement proposé en rechargeable et en 100% électrique, le Niro existe aussi en hybride simple, avec un 1.6 essence de 93 ch secondé par un bloc électrique de 43,5 ch, l'ensemble ne délivrant plus que 129 ch combinés aux roues avant contre 141 ch auparavant. Toujours sobre avec ses 5,7 l/100 km de moyenne, le crossover coréen séduit aussi par sa grande douceur de conduite et sa tenue de route rigoureuse (à défaut de se monter sportive...). Autres bons points : l'habitabilité généreuse, la dotation de série complète et la présentation moderne. Seuls les plus pointilleux critiqueront la direction un peu trop aseptisée.

+ QUALITÉS

Consommation
Équipement de série
Douceur de conduite

- DÉFAUTS

Direction

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 090 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	100 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1580 cm ³
Puissance	129
Couple	265
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	482 dm ³
POIDS	1457 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,83 x 1,55
VITESSE MAXI	174 km/h
1000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,7 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Niro EV 64,8 kWh 204 Premium



Sur une borne rapide (jusqu'à 72 kW maxi), les batteries du Niro EV reprennent de 10 à 80 % de capacité en 43 mn.

Eclipsé par l'EV3

Le Niro EV mise sur une batterie de 64,8 kWh et un bloc de 204 ch. Avec une autonomie mesurée de 390 km, le rayon d'action est correct, sans plus. En revanche, bravo à Kia qui a réussi à bien intégrer le système, ce qui permet de proposer un coffre d'un volume appréciable de 482 dm³ (+ 21 dm³ pour un bac à l'avant). Aussi confortable, spacieux et plaisant à mener que ses cousins hybrides, ce Niro "à piles" y ajoute une insonorisation feutrée et de belles performances. Dommage que le roulis ne soit pas plus maîtrisé. Disponible sur stocks depuis l'arrivée de l'EV3, il est pénalisé par l'absence de bonus.

+ QUALITÉS

Confort
Performances
Volume de coffre

- DÉFAUTS

Roulis important

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	48 290 € - 4 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	204 ch
Couple	295 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 64,8 kWh
COFFRE	482+21 dm ³
POIDS	1712 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,83 x 1,57
VITESSE MAXI	171 km/h
1000 m D. A.	29,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 30h (secteur)
AUTONOMIE	390 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Niro 1.6 GDi PHEV 171 Premium



Les montants arrière contrastés qui font la signature du Niro sont, hélas, facturés 400 €.

Il sait tout faire

Avec son essence de 93 ch et son bloc électrique de 84 ch, le Niro PHEV affiche désormais la puissance de 171 ch cumulés toujours confortable. Mais n'attendez pas du coréen qu'il puisse jouer les sportifs. Son truc à lui, c'est davantage la polyvalence familiale. Alerte, rassurant, doux et confortable, le Kia se révèle spacieux et accueillant. Seul bémol, le volume de coffre très moyen (364 dm³). Capable de parcourir près de 50 km en tout électrique et encore sobre quand la mécanique thermique se réveille, le Niro n'est certainement pas aussi bon marché qu'espéré. Toutefois, à bord, la montée en gamme est bien visible...

+ QUALITÉS

Confort d'amortissement
Agrément de conduite
Présentation/ finition

- DÉFAUTS

Coffre moyen

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 540 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	19 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1580 cm ³
Puissance	171
Couple	265
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	37 litres
COFFRE	364 dm ³ **
POIDS	1594 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,83 x 1,55
VITESSE MAXI	161 km/h
0 à 100 km/h	10,4 s
CONSUMMATION MIXTE	0,8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Sportage 1.6 CRDi 136 MHEV 4x2 GT-line Premium



A l'arrière de ce grand SUV compact, les passagers profitent d'un bel espace aux jambes.

Le dernier thermique

Désormais unique version thermique proposée sur le Sportage, le 1.6 CRDi de 136 ch bénéficie d'une micro-hybridation. Malgré cela, il ne se révèle pas ultra-sobre avec une consommation moyenne de 6,5 l/100 km. En revanche, la douceur de sa boîte DCT7 et ses reprises correctes participent à l'agrément de conduite, tout comme la direction précise et le roulis contenu. Dommage que l'amortissement soit aussi ferme. A bord, on apprécie la présentation chic et moderne et, à l'arrière, l'habitabilité généreuse. En revanche, si l'équipement est complet et la garantie, de 7 ans, toujours unique sur le marché, les tarifs et les malus s'alourdissent.

+ QUALITÉS

Douceur mécanique
Places AR

- DÉFAUTS

Tarif
Confort des suspensions

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 740 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	143 g/km + 2301 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1598 cm ³
Puissance	136 ch à 4000 tr/min
Couple	320 Nm à 2000 tr/min
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	470 dm ³
POIDS	1640 kg
L x l x h (en m)	4,52 x 1,87 x 1,65
VITESSE MAXI	175 km/h
1000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en d)	7,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,5 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Sportage 1.6 T-GDi PHEV 245 GT-line



Pénalisé par le poids des moteurs et des batteries, le Kia Sportage hybride rechargeable n'est pas très dynamique.

L'art du compromis

Kia est, avec Hyundai, l'une des marques les plus en pointe en matière d'électrification avec de nombreux modèles bénéficiant d'une hybridation. C'est le cas du Sportage qui existe en micro-hybride, en hybride simple et donc, ici, en hybride rechargeable. Cette motorisation a subi en 2024 une petite baisse de puissance mais, le SUV coréen reste alerte et véloce. Hélas, le poids des moteurs plus celui des batteries entraîne une surcharge pondérale qui pénalise le comportement, pas vraiment dynamique. Dommage car la direction demeure précise et le roulis, assez bien maîtrisé et la consommation réduite en ville.

+ QUALITÉS

Douceur de conduite
Consommation en ville
Direction

- DÉFAUTS

Poids élevé

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 790 € - NC
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	28 g/km + 1060 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm ³
Puissance	245
Couple	350
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	540 dm ³
POIDS	1905 kg
L x l x h (en m)	4,52 x 1,87 x 1,65
VITESSE MAXI	186 km/h
0 à 100 km/h	8s3
CONSUMATION MIXTE	1,2 l/100 km

*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

EV6 77,4 kWh 4x2 229 Air Design



L'EV6 opte pour un style sportif assez audacieux. Dommage... les sensations manquent à l'appel.

En mal de bonus

Croisement d'une berline, d'un coupé et d'un crossover, l'EV6 cache sa batterie de 77,4 kWh (bientôt 84 kWh) dans le plancher et son bloc électrique de 229 ch à l'arrière, faisant de la coréenne une propulsion dans cette version au rayon d'action le plus élevé. Toutefois, malgré cette architecture, sa puissance et son look, l'EV6 reste avare en sensations. La faute à son poids élevé et à sa direction qui manque de ressenti. Avec une autonomie moyenne de 391 km, le Kia s'en sort assez bien, d'autant qu'il charge vite grâce à ses batteries 800V. Il reste malheureusement cher et il est désolé mais privé de bonus.

+ QUALITÉS

Autonomie correcte
Recharges rapides

- DÉFAUTS

Comportement pataud
Direction

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	57 490 € - 4 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	229 ch
Couple	350 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 77,4 kWh
COFFRE	490+45 dm ³
POIDS	2004 kg
L x l x h (en m)	4,68 x 1,88 x 1,55
VITESSE MAXI	190 km/h
1 000 m D. A.	29,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,7 s
TEMPS DE CHARGE	39h (secteur) 9h (11kW)
AUTONOMIE	391 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

EV3 81 kWh 204 GT-line



L'intérieur de l'EV3, véhicule mondial de Kia, souffre de ses plastiques peu flatteurs.

Un petit qui voit grand

Dernière nouveauté électrique en date chez Kia, l'EV3 affiche des dimensions de Peugeot 2008 mais une fiche technique de SUV compact grâce à sa grosse batterie et ses 204 ch. Confortable, silencieux et plutôt performant, il offre une allonge intéressante grâce à ses 81 kWh qui lui permet d'atteindre 430 km d'autonomie selon nos mesures. Il profite également d'un rapport encombrement habitabilité remarquable et d'un équipement complet, mais on regrette son manque d'agilité, sa finition assez moyenne et l'absence de bonus pour ce modèle produit en Corée. Il est vrai que ses tarifs ont été ajustés en conséquence.

+ QUALITÉS

Autonomie
Encombrement/habitabilité

- DÉFAUTS

Pas de bonus
Finition moyenne

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 990 € - 4 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	204 ch
Couple	283 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 81 kWh
COFFRE	465+19 dm ³
POIDS	1907 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,85 x 1,57
VITESSE MAXI	171 km/h
1 000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,2 s
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) 8h30 (11kW)
AUTONOMIE	430 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

EV6 GT 77,4 kWh 4x4 585



Par rapport à un EV6 "standard", la version GT gagne des jantes de 21" et même des étriers de freins jaunes.

Le poids des watts

Fleuron de la gamme EV6, la version GT, forte de 585 ch, frappe fort. Avec un bloc électrique sur chaque essieu, la coréenne dispose, naturellement, d'une transmission intégrale qui permet de canaliser facilement la puissance. Confortable et performant, cet EV6 ne peut toutefois se soustraire aux lois de la physique et reste donc lourd et pas si agile qu'espéré. On se console avec un comportement très efficace, une autonomie élevée et surtout, des temps de recharge ultra rapides (18 mn pour passer de 10 à 80% de charge sur une borne de 239 kW). Un bon point aussi pour la présentation générale, à la fois sportive et élégante.

+ QUALITÉS
Performances
Confort soigné
Présentation

- DÉFAUTS
Manque d'agilité

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	74 690 € - 11 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	585 ch
Couple	740 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 77,4 kWh
COFFRE	490+15 dm ³
POIDS	2 189 kg
L x l x h (en m)	4,70 x 1,89 x 1,55
VITESSE MAXI	260 km/h
1 000 m D. A.	22,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,0 s
TEMPS DE CHARGE	9h (11kW) 39h (secteur)
AUTONOMIE	350 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

EV9 385 GT-line 7 places



Avec son gabarit XXL et son style cubique spectaculaire, le Kia EV9 ne passe pas inaperçu.

Vaisseau habitable

Avec plus de 5 m de long et 2,5 tonnes, l'EV9 est un géant électrique. Derrière son gabarit se cache cependant une modularité et surtout une habitabilité hors du commun : il peut réellement accueillir sept adultes confortablement et conserve encore un vrai coffre. Il réserve d'autres qualités insoupçonnées comme un confort étonnant malgré ses jantes de 21 pouces et des performances très correctes. Même son autonomie d'environ 400 km paraît acceptable, d'autant qu'il affiche un temps de recharge de 10 à 80% en 24 minutes grâce à sa batterie 800V. Le plus cher des Kia a plus d'un tour dans son sac.

+ QUALITÉS
Habitabilité
Confort

- DÉFAUTS
Masse
Pas de roues arrière directrices

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	86 000 € - 9 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	385 ch
Couple	700 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	285/45 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 100 kWh
COFFRE	600+52 dm ³
POIDS	2 700 kg
L x l x h (en m)	5,02 x 1,98 x 1,78
VITESSE MAXI	204 km/h
1 000 m D. A.	26,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
TEMPS DE CHARGE	11h (11 kW)
AUTONOMIE	395 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

EV9 204 Earth



Le juste choix

Pour un pachyderme tel que l'EV9, une puissance de 204 chevaux voilà qui paraît peu. Mais c'est sans compter sur son couple important qui lui confère des performances déjà correctes qui s'accordent bien à la philosophie de son châssis. Cette modestie et ses deux roues motrices seulement améliorent son autonomie. Plus confortable que son petit frère l'EV6 sans se désunir dans les virages, il a choisi le bon compromis pour un modèle familial amené à transporter un nombre important de voyageurs. Il propose en effet une habitabilité sans égale sur le marché avec de la place pour sept adultes, ce à quoi il ajoute un coffre substantiel.

+ QUALITÉS
Habitabilité
Modularité

- DÉFAUTS
Masse élevée
Détails de finition



Le Kia EV9 apparaît comme l'un des véhicules les plus habitables du marché.

Avec sa motorisation 204 ch, l'EV9 propulsion gagne 25 km d'autonomie par rapport à la version GT.

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	78 000 € - 4 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	204 ch
Couple	350 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/60 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 100 kWh
COFFRE	600/760 dm ³
POIDS	2 490 kg
L x l x h (en m)	5,01 x 1,98 x 1,76
VITESSE MAXI	187 km/h
1 000 m D. A.	31,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,0 s
TEMPS DE CHARGE	11h (11 kW)
AUTONOMIE	420 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

LAND ROVER

Range Rover Evoque P270e Dynamic SE



Les retouches esthétiques de 2024 sont quasiment invisibles.

Hybride abattu...

L'Evoque restylé fait évoluer sa version hybride rechargeable. Associant toujours un bloc 1.5 turbo à trois cylindres de 200 ch à un moteur électrique de 109 ch, installé sur l'essieu arrière, il voit sa puissance maximale cumulée tomber à 269 ch. Elle permet d'effectuer 40 km en moyenne en tout électrique, ce qui incite à recharger souvent pour que cette version soit vraiment intéressante. Car une fois la pile à plat, donc en mode hybride, l'appétit s'envole avec pas moins de 9,6 l/100 km mesurés sur autoroute, et près de 10 l/100 km en ville ! Dommage, car cet Evoque hybride reste doux à l'usage et confortable.

+ QUALITÉS

Douceur à l'usage
Confort

- DÉFAUTS

Ergonomie des commandes
Conso batterie vide

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	68 700 € - 11 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	34 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 498 cm ³
Puissance	269
Couple	540
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/50 R 20
RESERVOIR	57 litres
COFFRE	387 dm ³ **
POIDS	2 182 kg
L x l x h (en m)	4,38 x 1,91 x 1,65
VITESSE MAXI	190 km/h
0 à 100 km/h	7s2
CONSUMMATION MIXTE	1,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus



Discovery D350 MHEV Dynamic HSE



Aussi cher qu'un petit appartement, le Discovery est presque aussi spacieux.

Bus de luxe

Quasi aussi long qu'un Range Rover, le Discovery offre un bel espace intérieur. Il peut ainsi intégrer deux vrais sièges supplémentaires dans le coffre, et la banquette coulissante permet de ménager assez d'espace pour sept. De plus, l'ambiance est ultrachic et la finition impeccable. Seul moteur diesel disponible désormais, le 6 cylindres de 350 ch est à la fois mélodieux, "coupleux", et suffisamment performant pour emmener confortablement une smala et ses bagages en voyage. Mais malgré une micro-hybridation, il est gourmand, et très lourdement taxé (sauf pour les familles nombreuses).

+ QUALITÉS

Espace pour sept
Ultra chic
Musicalité moteur

- DÉFAUTS

Malus maximal

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	96 900 € - NC
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	217 g/km + 70 000 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2 997 cm ³
Puissance	350 ch à 4 000 tr/min
Couple	700 Nm à 1 500 tr/min
ALIMENTATION	Diesel + 2 turbos + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/55 R 20
RESERVOIR	89 litres
COFFRE	986 dm ³
POIDS	2 391 kg
L x l x h (en m)	4,96 x 1,99 x 1,89
VITESSE MAXI	209 km/h
0 à 100 km/h	6s3
CONSUMMATION MIXTE	8,0 l/100 km

*Données constructeurs



Discovery Sport P270e Dynamic SE



Mieux vaut recharger souvent pour privilégier l'utilisation du Discovery Sport en mode électrique.

Courant alternatif

Le Discovery Sport limite son malus avec cette motorisation hybride rechargeable (un petit 3 cylindres 1.5 turbo couplé à un électromoteur), et revient ainsi moins cher qu'avec le diesel de 200 ch. Hélas, l'ensemble est incompatible avec l'option 7 places. Si la marque annonce 60 km en électrique, il faut plutôt en compter une petite quarantaine dans la vraie vie. Et une fois en mode hybride, la conso décolle. Il faut dire que le Discovery Sport n'est ni aérodynamique, ni léger. D'ailleurs, son embonpoint se ressent en virage. Dommage, car avec 269 ch, il peut aller vite en ligne droite.

+ QUALITÉS

Confort
Douceur à l'usage

- DÉFAUTS

Poids
Conso batterie vide

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	67 600 € - 11 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	36 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 498 cm ³
Puissance	269
Couple	540
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	235/60 R 18
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	897 dm ³
POIDS	2 093 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,92 x 1,73
VITESSE MAXI	190 km/h
0 à 100 km/h	7s4
CONSUMMATION MIXTE	1,5 l/100 km

*Données constructeurs



Defender 90 P525 V8



L'appellation "90" correspond au châssis court du Defender. Il est ici associé au moteur essence le plus puissant : 525 ch !

Une autre planète

Comme l'ancien, le nouveau Defender est proposé en différentes longueurs de châssis. La plus courte, baptisée 90, permet d'évoluer avec encore plus d'aisance en tout-terrain et d'épargner quelques milliers d'euros par rapport à la 110. Si cinq personnes peuvent voyager à bord, leurs bagages auront en revanche plus de mal à loger dans le tout petit coffre. Sous le capot, le Defender 90 ne se refuse rien : il a même droit au démentiel moteur V8 de 525 ch, à la sonorité et aux performances bluffantes, mais totalement déraisonnable (consommation dépassant 16 l/100 km, malus maximal...).

+ QUALITÉS

Moteur exceptionnel
Sonorité

- DÉFAUTS

Glouton
Malus maximal

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	141 800 € - 43 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	320 g/km + 70 000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	4 999 cm ³
Puissance	525 ch à 6 000 tr/min
Couple	625 Nm à 2 500 tr/min
ALIMENTATION	Essence + compresseur
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/45 R 22
RESERVOIR	90 litres
COFFRE	297 dm ³
POIDS	2 546 kg
L x l x h (en m)	4,33 x 2,01 x 1,97
VITESSE MAXI	240 km/h
0 à 100 km/h	5s2
CONSUMMATION MIXTE	14,6 l/100 km

*Données constructeurs



LAND ROVER

Defender 130 P425 X-Dynamic HSE



Ce mastodonte de 5,36 m de long peut faire voyager jusqu'à huit personnes dans les terrains les plus accidentés.

Les grands espaces

Outre les versions 90 et 110, le Defender est disponible en carrosserie 130, digne d'une limousine avec ses 5,36 m de long ! De quoi embarquer jusqu'à 8 personnes (les passagers des places du fond peuvent même profiter de sièges chauffants et d'un toit vitré dédié) dans ce baroudeur qui affectionne autant les passages de gués que les pavés des quartiers chics, à condition de ne pas avoir à faire de créneaux, difficiles avec un tel gabarit... Côté moteurs, on accède ici à l'essence P425, mais le diesel D300 est également proposé et tous deux sont sanctionnés par le même malus maximal de 70 000 €.

+ QUALITÉS

Transporteur de troupes
Capacités tout-terrain

- DÉFAUTS

Inadapté à la ville
Consommation/malus

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	116 700 € - 28 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	322 g/km + 70 000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	4999 cm ³
Puissance	425 ch à 5500 tr/min
Couple	550 Nm à 1800 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/60 R 20
RESERVOIR	90 litres
COFFRE	600/750/213 dm ³ **
POIDS	2694 kg
L x l x h (en m)	5,36 x 2,01 x 1,97
VITESSE MAXI	191 km/h
0 à 100 km/h	6s2
CONSUMMATION MIXTE	13,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Range Rover Velar P400e Dynamic SE



Le Velar est ultra-doux en mode électrique ou hybride.

La ouate et les watts

Moins haut et 15 cm plus court que le Range Sport, le Velar affiche un style fluide et élégant. A bord, c'est le grand spectacle avec une ambiance chaleureuse et une instrumentation digitale. On apprécie aussi son confort élevé. Politiquement correct, il propose un 4 cylindres turbo essence marié à un moteur électrique alimenté par une batterie de 17,1 kWh. Une capacité intéressante mais qui n'autorise qu'une quarantaine de km en électrique dans la vraie vie. Il faut donc le brancher souvent pour éviter de réveiller le moteur, performant mais qui boit quasi 11 l/100 km en moyenne.

+ QUALITÉS

Douceur à l'usage
Performances
Confort

- DÉFAUTS

Conso batterie vide

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	90 700 € - 19 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	40 g/km + 6 325 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1997 cm ³
Puissance	404 ch cumulés
Couple	640 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	265/45 R 21
RESERVOIR	69 litres
COFFRE	435 dm ³
POIDS	2281 kg
L x l x h (en m)	4,80 x 1,93 x 1,69
VITESSE MAXI	209 km/h*
1000 m D.A.	26,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
CONSUMMATION MOYENNE	10,7 l/100 km

*Donnée constructeur

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Range Rover Sport P460e Dynamic HSE



L'autonomie moyenne du Range Rover Sport est de 90 km en mode électrique.

Exilé fiscal

Le Range Rover Sport (petit frère à vocation dynamique du "grand" Range Rover) arbore une carrosserie plus profilée, au goût des dernières productions maison. En attendant l'arrivée d'une version 100% électrique, seules les versions hybrides rechargeables de 550 ou 460 ch permettent de limiter la casse côté malus. La "moins puissante" des deux est quasiment aussi performante, bercé par les suspensions pneumatiques et la sellerie cuir moelleuse, on profite du silence (système anti-bruit dans les haut-parleurs) et des performances canons, mais aussi d'un comportement agile malgré près de... 3 tonnes !

+ QUALITÉS

Confort/performances
Autonomie électrique

- DÉFAUTS

Prix XXL
Malus au poids

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	122 000 € - NC
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	17 g/km + 21 050 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne + élec., 24S
Cylindrée	2997 cm ³
Puissance	460 ch cumulés
Couple	660 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/55 R 20
RESERVOIR	72 litres
COFFRE	647 dm ³
POIDS	2735 kg
L x l x h (en m)	4,95 x 2,05 x 1,82
VITESSE MAXI	225 km/h
0 à 100 km/h	5s5
CONSUMMATION MIXTE	0,6 l/100 km

*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Range Rover P615 SV



Le V8 vient de faire une cure de vitamines et a gagné 85 ch.

Gentleman farmer

Ce cinquième Range Rover mélange tradition et modernité dans un véritable salon roulant au confort de limousine, bardé de nouvelles technologies au service des performances, de la sécurité et du bien-être à bord. Ce dernier est exceptionnel, dans un cocon où les matières nobles le disputent aux équipements high tech. Mais quitte à être totalement à la page, on délaissera sans doute le majestueux moteur V8 biturbo de 615 ch au profit des plus raisonnables versions hybrides rechargeables P460* ou P550*, qui évitent d'ajouter un malus colossal à un tarif déjà stratosphérique...

+ QUALITÉS

Confort de limousine
Ambiance grand luxe

- DÉFAUTS

Poids pachydermique
Prix et malus

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	238 700 € - 44 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	264 g/km + 70 000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	4395 cm ³
Puissance	615 ch à 5800 tr/min
Couple	750 Nm à 1800 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	285/40 R 23
RESERVOIR	90 litres
COFFRE	582 dm ³ **
POIDS	2716 kg
L x l x h (en m)	5,06 x 1,99 x 1,87
VITESSE MAXI	261 km/h
0 à 100 km/h	4s5
CONSUMMATION MIXTE	11,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

LEAPMOTOR

C10 67 kWh 218 ch Design



Une de plus !

On ne compte plus les marques chinoises introduites en Europe mais Leapmotor bénéficie du soutien de Stellantis qui a participé à la mise au point du châssis de son SUV familial C10. Cela se ressent au volant grâce à son comportement rassurant et son confort, même si la direction manque de ressenti. Plutôt performant, il souffre néanmoins d'une batterie de 67 kWh insuffisante sur le plan de l'autonomie qui plafonne à 330 km selon nos mesures, mais aussi de la vitesse de recharge qui plafonne à 84 kW. Reste un modèle très habitable à l'arrière, bien équipé et surtout très compétitif en matière de tarif.

+ QUALITÉS
Habitabilité
Prix

- DÉFAUTS
Ressenti de direction
Batterie insuffisante

Le C10 existe également en version hybride à prolongateur d'autonomie.



Bien équipé, le C10 souffre d'une finition moyenne et d'une ergonomie inspirée par Tesla très critiquable.

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 900 € - 7 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	218 ch
Couple	320 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 70 kWh
COFFRE	450+32 dm ³
POIDS	2027 kg
L x l x h (en m)	4,74 x 1,90 x 1,68
VITESSE MAXI	172 km/h
1000 m D. A.	31,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,4 s
TEMPS DE CHARGE	40 min (rapide) 12h (7 kW)
AUTONOMIE	330 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

LEXUS

LBX 136 ch Emotion



Cousin du Toyota Yaris Cross, le LBX cultive un style bien à lui.

Un cousin très luxueux

La politique des plateformes joue aussi à plein au sein du groupe Toyota et le petit LBX reprend celle du Yaris Cross pour proposer un SUV de luxe, bien évidemment hybride. Il reçoit donc la motorisation hybride bien connue et ses qualités, à commencer par une consommation raisonnable. En revanche, il ne faut pas en espérer beaucoup de dynamisme, d'autant que son châssis, porté sur le sous-virage, choisit le confort. A l'intérieur, la finition apparaît de bon niveau et le design attractif tandis que l'insonorisation se révèle soignée. Reste que le LBX se montre coûteux !

+ QUALITÉS
Confort
Insonorisation

- DÉFAUTS
Manque de dynamisme
Tarif élevé

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 800 € - 5 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	103 g/km - 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1490 cm ³
Puissance	136 ch cumulés
Couple	120 + 185 électriques
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	380 dm ³
POIDS	1301 kg
L x l x h (en m)	4,19 x 1,83 x 1,56
VITESSE MAXI	161 km/h
1000 m D. A.	32,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,4 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,7 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

UX 300h Luxe



Avec sa motorisation hybride simple, le Lexus UX 300h se distingue toujours dans son segment.

Le prix fort

Le SUV compact de Lexus a fait l'objet d'une grosse mise à jour en 2023 dans la foulée de la Toyota Corolla avec laquelle il partage sa nouvelle motorisation qui remplace la 250h. Désormais forte de 199 ch, elle est toujours proposée en deux ou quatre roues motrices. L'ensemble fonctionne à merveille en ville et se montre très plaisant sur route. Dynamique, le nippon offre un confort satisfaisant. A bord, la dotation s'enrichit d'écrans enfin au goût du jour tandis que la qualité perçue reste excellente. En revanche, les places arrière sont peu accessibles et exigües tandis que le tarif apparaît toujours très élevé.

+ QUALITÉS
Consommation
Tenue de route

- DÉFAUTS
Places AR et coffre
Tarif

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 290 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	114 g/km + 75 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1987 cm ³
Puissance	199 ch cumulés
Couple	190 + 206 électriques
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à variation continue
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	438 dm ³
POIDS	1570 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,84 x 1,54
VITESSE MAXI	177 km/h
0 à 100 km/h	8s1
CONSUMMATION MIXTE	4,7 l/100 km

*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

NX 350h 4WD Luxe



Disponible en deux ou quatre roues motrices, le NX se révèle sobre, performant et plaisant à mener.

Modeste mais travailleur

Le crossover NX se décline dans cette variante hybride simple, proposée ici en quatre roues motrices. Une version plus raisonnable qui remplit son office avec des performances alléchantes et une sobriété appréciable (notamment en ville). Bien suspendu sans être trop ferme, le NX distille un bel agrément de conduite. Dommage que la boîte CVT fasse toujours trop moutonner le bloc essence. Une habitude fréquente avec ce type de transmission ! Pour le reste, le Lexus justifie son tarif élevé par une présentation soignée, un équipement de série complet et des places arrière spacieuses.

+ QUALITÉS

Places AR
Dotation de série

- DÉFAUTS

Tarif
Agrément de la boîte CVT

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	65 000 € - 10 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	136 g/km + 2734 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2487 cm ³
Puissance	244 ch cumulés
Couple	239 Nm + (270 + 121 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à variation continue
PNEUS	235/50 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	497 dm ³
POIDS	1840 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,87 x 1,66
VITESSE MAXI	196 km/h
1000 m D. A.	29,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

RX 450h+ Executive



Le RX ne va bientôt plus exister qu'en version hybride rechargeable 450h en France.

Recharger pour exister

Point de salut dans le segment des SUV de luxe en France sans hybride rechargeable. Le RX y est donc passé en 2023 grâce à une batterie substantielle de 18,1 kWh, autorisant une autonomie électrique de 50 km selon nos mesures. Il fait également preuve de sobriété batterie déchargée grâce à son quatre cylindres économe. Particulièrement bien fini, il se montre également très spacieux. Malheureusement, des suspensions trépidantes, un manque certain d'agilité une insonorisation perfectible et une ergonomie peu intuitive ternissent le bilan de ce SUV encore mieux équipé dans sa version 2025.

+ QUALITÉS

Habitabilité
Sobriété

- DÉFAUTS

Malus conséquent
Suspensions trépidantes

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	98 000 € - 10 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	25 g/km + 5220 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2487 cm ³
Puissance	309
Couple	227+270+121
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto.
PNEUS	235/50 R 21
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	581 dm ³
POIDS	2186 kg
L x l x h (en m)	4,89 x 1,92 x 1,70
VITESSE MAXI	203 km/h
1000 m D. A.	27,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

RZ 450e Executive



Doit mieux faire

Lexus aura mis le temps pour lancer son premier modèle 100% électrique en 2023. Sauf que ses rivaux premium (et allemands) occupent déjà bien le terrain. Or, si le japonais se révèle convaincant en termes de performances, de douceur de conduite et parvient à proposer un bon compromis entre dynamisme et confort, sa petite batterie et son appétit élevé réduisent l'autonomie. Pas sûr que la présentation moderne et l'équipement ultra-complet suffisent à compenser malgré une nouvelle baisse des prix substantielle intervenue en 2024. Lexus a d'ailleurs lancé une nouvelle version 300e moins puissante mais plus économe.

+ QUALITÉS

Dotation de série
Agrément de conduite

- DÉFAUTS

Autonomie décevante
Tarif

Performant, dynamique et confortable, ce RZ pêche par une autonomie franchement décevante.



L'original volant papillon arrive en 2025 (et sûrement en option). Il demande un certain temps d'adaptation.

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	75 400 € - 10 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	313 ch
Couple	435 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20 - 255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 71,4 kWh
COFFRE	522 dm ³
POIDS	2175 kg
L x l x h (en m)	4,81 x 1,90 x 1,64
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	5s3
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW)
AUTONOMIE	404 km

*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

LOTUS

Eletre 900 Sport



Selon Lotus, l'imposante batterie de 112 kWh offrirait une autonomie moyenne de 450 km.

Changement de cap

Lotus sort de son chapeau un modèle pour le moins très étonnant, puisqu'il s'agit d'un énorme SUV 100 % électrique. L'Eletre mesure 5,11 m de long et pèse 2 745 kg ! Outre la version de base 600 de 612 ch, l'Eletre 900 Sport dispose de deux moteurs électriques pour une puissance maxi de 918 ch et 985 Nm de couple ! Forcément lorsqu'on sollicite la pédale de droite, les accélérations laissent pantois. Ainsi, 3s5 suffisent pour passer de 0 à 100 km/h. Et pour parfaire son agilité, qui s'avère par ailleurs étonnante, l'Eletre 900 Sport peut compter sur ses quatre roues motrices et directrices et des suspensions multibras pneumatiques...

+ QUALITÉS
Performances/agilité
Habitacle luxueux

- DÉFAUTS
2 745 kg
Prix

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	147 990 € - NC
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	918 ch
Couple	985 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	275/40 R 22 - 315/35 R 22
BATTERIE	Lithium-ion 112 kWh
COFFRE	688+46 dm ³
POIDS	2 745 kg
L x l x h (en m)	5,11 x 2,02 x 1,64
VITESSE MAXI	265 km/h
0 à 100 km/h	2s9
TEMPS DE CHARGE	6h (22kW) 30 mn (rapide 10/80%)
AUTONOMIE	450 km

*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

LYNK & CO

01 PHEV 280 ch Core



Ce modèle restylé est disponible en deux niveaux de finition Core et More. 4 000 € séparent les deux versions.

L'autre chinois

En septembre dernier, ce modèle a bénéficié de retouches esthétiques. Une nouvelle calandre, de nouvelles jantes ainsi qu'un nouveau système d'info-divertissement plus réactif et un écran de 15,4 pouces. Mais la principale évolution concerne le groupe hybride rechargeable qui évolue pour faire passer la puissance cumulée de 261 à 280 ch. De quoi maintenant parcourir un peu plus de 60 km en 100 % électrique. En revanche, la consommation moyenne s'élève à 7,9 l/100 km, c'est beaucoup mais ce modèle accuse plus de 1900 kilos sur la balance.

+ QUALITÉS
Base éprouvée
Evolution technique

- DÉFAUTS
Image à construire
Poids

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 495 € - 10 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	20 g/km + 1 060 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 499 cm ³
Puissance	280 ch
Couple	535 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. 3 vitesses
PNEUS	235/45 R 20
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	464 dm ³
POIDS	1 903 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,86 x 1,70
VITESSE MAXI	200 km/h
1 000 m D.A.	29,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,9 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

MASERATI

Grecale Folgore



Avec sa batterie, le Grecale Folgore approche les 2,5 tonnes... Et n'est du coup pas vraiment sportif. Mais il a du charme à revendre !

Trident et foudre

Même Maserati doit bien passer à l'électrique... C'est désormais chose faite, avec des versions à piles de la GranTurismo et de ce SUV Grecale. Et même si cette version Folgore est la plus chère de la gamme, avec un tarif franchement osé, elle évite tout malus. Et devient du coup la plus raisonnable, taxe comprise ! Mieux : avec 550 ch et un 0 à 100 km/h donné pour 4,1s, ce Grecale est ultra performant. Au volant, il se montre plus GT que vraiment sportif, faute au poids des batteries. Mais son ambiance unique est un sérieux argument, surtout face au récent Macan électrique.

+ QUALITÉS
Ambiance soignée
Performances canon
Pas de malus

- DÉFAUTS
Tarif très élevé

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	109 300 € - NC
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	550 ch
Couple	820 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 105 kWh
COFFRE	535 dm ³
POIDS	2 480 kg
L x l x h (en m)	4,87 x 1,95 x 1,66
VITESSE MAXI	220 km/h
0 à 100 km/h	4s1
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide)
AUTONOMIE	500 km

*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

MAZDA

MX-30 R-EV Makoto



Lorsque le moteur rotatif entre en action, la conso peut rapidement grimper au-delà des 10 l/100 km sur autoroute...

Le retour du rotatif

Le MX-30 vous fait de l'oeil mais la version électrique n'est pas du tout adaptée à votre utilisation ? Sachez que Mazda équipe son petit SUV d'une motorisation hybride rechargeable très atypique, le fameux moteur rotatif. Ce dernier entraîne un générateur qui alimente la batterie de 17,8 kWh ou directement le moteur électrique de 170 ch. A l'usage, ce MX-30 offre une autonomie raisonnable de 80 km et fait preuve d'une belle douceur d'utilisation. Hélas, dès lors que le moteur rotatif entre en action, il faut composer avec une sonorité désagréable et des performances très légères.

+ QUALITÉS
Autonomie électrique
Originalité mécanique

- DÉFAUTS
Moteur bruyant
Conso batterie vide

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 350 € - 4 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	21 g/km + 540 €
MOTEUR	Rotatif (1 rotor), S
Cylindrée	830 cm ³
Puissance	170 ch à nc tr/min
Couple	260 Nm à nc tr/min
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	338 dm ³ **
POIDS	1 853 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,80 x 1,56
VITESSE MAXI	140 km/h
0 à 100 km/h	9s1
CONSUMMATION MIXTE	1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

MAZDA

CX-60 2.5 e-Skyactiv PHEV 327 Prime-Line



Le poids élevé influe sur le comportement et la dureté des suspensions pénalise le confort.

La vitesse supérieure

Après l'arrivée du MX-30, son premier modèle 100 % électrique, Mazda s'engouffre sur le marché des hybrides rechargeables avec un SUV haut de gamme, le CX-60. Ce dernier se caractérise par son long capot et ses 4,75 m de long. D'emblée on est séduit par la très belle planche de bord, dont la qualité de fabrication n'a rien à envier à certains premium allemands. En prime, on dispose d'une habitabilité plutôt sympa. Sous le capot, un 2.5 essence est associé à un moteur électrique. Puissance combinée : 327 ch. Grâce à la batterie, l'autonomie électrique atteint selon nos estimations, près de 50 kilomètres.

+ QUALITÉS

Qualité de fabrication
Mécanique hybride réussie
Habitabilité convenable

- DÉFAUTS

Confort peu convaincant

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 050 € - 10 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	31 g/km + 2855 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2488 cm ³
Puissance	327 ch à 6000 tr/min
Couple	500 Nm à 4000 tr/min
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/50 R 20
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	540 dm ³
POIDS	2111 kg
L x l x h (en m)	4,75 x 1,89 x 1,68
VITESSE MAXI	200 km/h*
1000 m D.A.	27,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
CONSUMMATION MOYENNE	8,3 l/100 km

*Donnée constructeur



MERCEDES

GLA 180 Progressive Line



Légèrement retouché, le GLA adopte une nouvelle face avant un peu moins calquée sur celle de la Classe A.

Sacrifices en série

Même lorsque l'on porte une étoile sur sa calandre, on peut se préoccuper d'être accessible au plus grand nombre. Avec un tarif supérieur à 45 000 €, ce GLA "premier prix" n'est toutefois en rien bradé. D'autant qu'il faudra ajouter de nombreuses options à cette finition Progressive Line pour obtenir une dotation décente. Fraichement, et légèrement, retouché, ce SUV affiche toutefois une présentation dernier cri et une qualité de fabrication au meilleur niveau de sa catégorie. Malheureusement, avec ses 136 ch, et malgré son excellente boîte, cette motorisation est parfois à la peine.

+ QUALITÉS

Qualité de finition
Présentation moderne

- DÉFAUTS

Moteur à la peine
Équipement de série

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 200 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	147 g/km + 2544 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1332 cm ³
Puissance	136 ch à nc tr/min
Couple	230 Nm à nc tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/65 R 17
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	393/503 dm ³ **
POIDS	1570 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,84 x 1,62
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	10s0
CONSUMMATION MIXTE	6,7 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus



CX-80 2.5 e-Skyactiv PHEV 327 AWD Exclusive-Line



Ce moteur offre un bel agrément mais ceux qui roulent beaucoup devront peut-être se tourner vers la déclinaison diesel...

Le japonais voit grand

Le Mazda CX-80, déclinaison rallongée du CX-60, mise sur le haut de gamme avec sept places et une motorisation hybride rechargeable de 327 ch. Son design élégant et son intérieur raffiné séduisent, mais l'agrément de conduite laisse à désirer : direction ferme, confort parfait et insonorisation moyenne. En mode électrique, l'autonomie annoncée est de 60 km, mais une fois la batterie vide, la consommation dépasse facilement les 10 l/100 km. À bord, l'espace est modulable (banquette coulissante) et les places du second et troisième rang logeables mais le coffre reste limité en configuration 7 places.

+ QUALITÉS

Habitabilité appréciable
Modularité

- DÉFAUTS

Confort ferme
Conso batterie vide

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	64 100 € - 10 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	35 g/km + 6525 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2488 cm ³
Puissance	327 ch
Couple	500
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto.
PNEUS	235/50 R 20
RESERVOIR	70 litres
COFFRE	687/258 dm ³
POIDS	2240 kg
L x l x h (en m)	4,99 x 1,89 x 1,72
VITESSE MAXI	195 km/h*
0 à 100 km/h	6s8
CONSUMMATION MIXTE	1,6 l/100 km

*Données constructeurs



GLA 250 e Hybrid EQ AMG Line



Le 250 e séduit avant tout par ses accélérations et sa frugalité.

Hybridation coûteuse

Le nouveau GLA propose, comme tous ses concurrents, une version hybride rechargeable. Équipé du bloc 1.3 développé avec Renault et d'un moteur électrique coupleux, il jouit d'un bon agrément de conduite au quotidien sans négliger le confort. D'autant que ce GLA 250 e boit peu, même lorsque la batterie est vide avec moins de 8 l/100 km en moyenne. En revanche, il perd du volume de coffre et se retrouve à jouer dans la catégorie inférieure, surtout que l'option de la banquette coulissante n'est pas disponible. Reste son habitacle moderne qui contrebalance un prix de vente élevé.

+ QUALITÉS

Motorisation
Qualité de finition

- DÉFAUTS

Coffre réduit
Pas de banquette coulissante

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 150 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	24 g/km + 100 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1332 cm ³
Puissance	218 ch
Couple	450 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	35 litres
COFFRE	370 dm ³
POIDS	1830 kg
L x l x h (en m)	4,41 x 1,84 x 1,62
VITESSE MAXI	220 km/h*
1000 m D.A.	28,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,7 l/100 km

*Donnée constructeur



GLB 200 Progressive Line



Le GLB dispose de 7 vraies places même si l'accès à bord est difficile pour des adultes à l'arrière.

Manque de place

Arrivé fin 2019, le GLB inaugure le segment des SUV compacts 7 places chez Mercedes. Si l'idée séduit, les résultats dans l'habitacle ne sont pas au niveau : espace étriqué, difficulté d'accès à la troisième rangée et volume de coffre un peu juste pour la catégorie... Heureusement, la présentation et la finition sont de belle facture. L'allemand dispose aussi d'un confort certain, bonifié par la souplesse des suspensions. Évitez toutefois cette version 200 qui manque cruellement de punch et ne ménage pas le portefeuille à la pompe (presque 10 l/100 km en moyenne).

+ QUALITÉS

Confort
Finition

- DÉFAUTS

Consommation
Habitabilité

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 400 € - 9 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	155 g/km + 4 679 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 332 cm ³
Puissance	163 ch à 5 500 tr/min
Couple	250 Nm à 1 620 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/55 R 18
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	429/555 dm ³ **
POIDS	1 555 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,83 x 1,67
VITESSE MAXI	207 km/h
0 à 100 km/h	9s1
CONSUMATION MIXTE	6,9 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus



GLC 300 e Hybrid EQ 4Matic AMG Line +



La trappe sur l'aile arrière gauche trahit la présence d'une mécanique hybride rechargeable sous le capot.

Niche fiscale

Capable de parcourir 85 km sans brûler la moindre goutte de sans-plomb, ce GLC hybride rechargeable fait référence dans sa catégorie. En revanche, malgré la puissance élevée, ne vous attendez pas à des performances de sportif. A cause de sa batterie XXL, il atteint, en effet, les 2,4 tonnes à vide. Et lorsque sa batterie l'est elle aussi, vide, son appétit atteint les 10 l/100 km. Bien que son tarif atteigne des sommets, il n'est, au final, pas si coûteux car il est moins touché par le malus que ses frères diesels, même s'il est pénalisé par un malus au poids. Et son confort est supérieur à ces derniers, sa mécanique se faisant quasi inaudible.

+ QUALITÉS

Autonomie électrique
Silence de fonctionnement

- DÉFAUTS

Poids déraisonnable
Conso. batterie vide

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	77 450 € - 11 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	13 g/km + 8750 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 999 cm ³
Puissance	313 ch cumulés
Couple	550 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	255/45 R 20 - 285/40 R 20
RESERVOIR	49 litres
COFFRE	385 dm ³
POIDS	2 400 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,89 x 1,64
VITESSE MAXI	217 km/h*
1 000 m D. A.	27,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSUMATION MOYENNE	9,8 l/100 km

*Donnée constructeur



EQB 250+



L'EQB 250+ n'est pas sous-équipé. Mais pour le même prix, la série Edition faisait mieux.

Pourquoi dépenser plus ?

Comme la plupart de ses rivaux, l'EQB s'est lancé, il y a quelques mois, dans la guerre des prix. Il s'est donc défilé de son moteur électrique avant pour ne conserver qu'un à l'arrière et a totalement revu sa gamme. Désormais, ce bloc d'entrée de gamme n'est ainsi plus disponible qu'en finition de "base". L'important est que le tarif reste sous la barre des 47 000 €, ce qui lui permet de viser le bonus écologique. L'autonomie est honorable, sans que les reprises ne souffrent exagérément de la perte d'un tiers de la cavalerie. A ce jour, l'EQB est toujours le seul SUV compact électrique comptant 7 places.

+ QUALITÉS

Éligible au bonus
7 places de série
Autonomie décente

- DÉFAUTS

Puissance de charge (100 kW)

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 950 € - 7 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	0 g/km - 3 000 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	190 ch
Couple	385 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 70,5 kWh
COFFRE	391/517 dm ³
POIDS	2 114 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,84 x 1,62
VITESSE MAXI	160 km/h
1 000 m D. A.	31,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,1 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 6h40 (11kW)
AUTONOMIE	415 km



GLC 220 d 4Matic AMG Line



Le GLC II fait quelques efforts stylistiques mais ne marque pas de réelle rupture avec son prédécesseur.

Le même en mieux

Ne vous fiez pas aux apparences. Malgré les ressemblances : cette nouvelle génération repose sur une plateforme inédite pour le GLC. Plus long de 6 cm, le SUV fait gonfler ses cotes. Mais cela profite davantage au coffre (590 dm³) qu'aux places arrière, plus étriquées. À l'avant, l'ambiance est plus moderne et technologique, avec le grand écran tactile. Un vrai spectacle ! Les niveaux d'insonorisation et de confort montent également d'un cran. Au contraire des consommations, qui baissent. Avec un système micro-hybride 48 V, le moteur diesel tombe à 6,6 l/100 km en moyenne.

+ QUALITÉS

Consommation en baisse
Confort et insonorisation

- DÉFAUTS

Prix en hausse
Chères options

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	71 850 € - 11 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	136 g/km + 6 274 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 993 cm ³
Puissance	197 ch à 3 600 tr/min
Couple	440 Nm à 1 800 tr/min
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	235/55 R 19
RESERVOIR	62 litres
COFFRE	590 dm ³
POIDS	2 010 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,89 x 1,64
VITESSE MAXI	219 km/h*
1 000 m D. A.	30,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
CONSUMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

*Donnée constructeur



GLC Coupé 300 de Hybrid EQ 4Matic AMG Line +



En France, le GLC Coupé n'est disponible qu'avec une tenue de sport siglée AMG.

Extrême polyvalence

Avec cette motorisation, Mercedes espère additionner les avantages de l'hybride rechargeable avec ceux du diesel. Capable, au quotidien, de parcourir une centaine de kilomètres en mode électrique, il affiche également une soif modérée lorsqu'il fonctionne en mode hybride. Et comme ses suspensions effacent efficacement les déformations du bitume, et que l'espace alloué aux passagers et aux bagages est très correct, il a tout de l'achat raisonnable. Sauf que ses qualités se paient très cher. En choisissant quelques options, on peut ainsi, sans difficultés, dépasser la barre des 100 000 €.

+ QUALITÉS

Autonomie électrique
Sobriété en mode hybride
Confort

- DÉFAUTS

Il faut casser sa tirelire

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	86 950 € - 11 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	12 g/km + 11 630 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1993 cm ³
Puissance	333
Couple	750
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	255/45 R 20 - 285/40 R 20
RESERVOIR	62 litres
COFFRE	395 dm ³
POIDS	2435 kg
L x l x h (en m)	4,77 x 1,89 x 1,61
VITESSE MAXI	219 km/h*
0 à 100 km/h (en drive)	27,0 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,0 l/100 km

*Donnée constructeur

→ LES ÉTOILES ★★★★★

GLE Coupé 350 de Hybrid EQ 4Matic AMG Line



Le GLE Coupé hybride rechargeable est également disponible en version essence.

Cuisine du terroir

Voilà un modèle qui tente d'associer tout le savoir-faire de Mercedes. Un peu de SUV Coupé, une touche d'hybride rechargeable, du diesel, des équipements électroniques à foison et un châssis affûté. Le recette qui donne naissance à cette version est finalement assez goûteuse bien qu'un peu indigeste, tant par son poids que par son prix. Il n'est pas non plus interdit de trouver que l'ensemble inclut quelques produits peu nobles, à l'instar du 4 cylindres 2.0 diesel sur lequel est basé la mécanique, ou que la présentation générale manque de finesse.

+ QUALITÉS

Economique à l'usage
Agréable à conduire

- DÉFAUTS

4 cylindres
L'addition

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	110 500 € - 11 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	14 g/km + 22 130 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1993 cm ³
Puissance	333
Couple	750
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	275/50 R 20
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	510 dm ³
POIDS	2730 kg
L x l x h (en m)	4,95 x 2,02 x 1,72
VITESSE MAXI	210 km/h*
0 à 100 km/h	6s9
CONSUMMATION MIXTE	0,6 l/100 km

*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

GLE 300 d 4Matic AMG Line



Difficile de faire la différence entre ce GLE restylé et le précédent.

Toujours mieux

Génération après génération, le GLE ne cesse de grandir. Cela ne plaide ni pour la maniabilité ni pour l'agilité, mais il n'en a cure, puisqu'il privilégie confort et habitabilité. A l'arrière, les passagers sont choyés tandis qu'apparaissent deux sièges d'appoint. A l'espace s'ajoute le luxe d'équipements sophistiqués, allant de la conduite semi-autonome à une kyrielle de fonctions multimédias! En entrée de gamme, le GLE se dote d'un bloc diesel 4-cylindres micro-hybride de 269 ch "très suffisant", pas trop gourmand. Mais il manque de noblesse pour un SUV chic... et ne lui évite pas le malus pour autant!

+ QUALITÉS

Confort et habitabilité
Finition

- DÉFAUTS

Bruit moteur décevant
Malus costaud

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	98 450 € - 16 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	176 g/km + 39 341 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1993 cm ³
Puissance	269 ch à nc tr/min
Couple	550 Nm à nc tr/min
ALIMENTATION	Diesel + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	275/55 R 19
RESERVOIR	85 litres
COFFRE	500/603 dm ³ **
POIDS	2260 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 2,01 x 1,80
VITESSE MAXI	230 km/h*
0 à 100 km/h	6s9
CONSUMMATION MIXTE	6,8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

GLS 450 d 4Matic AMG Line



Véritable maxi-SUV, le Mercedes GLS mesure 5,22 m de long ! C'est le plus gros du genre.

La Classe S des SUV

Certes, garer les 5,22 m du GLS en ville ne sera pas une partie de plaisir. En revanche, pour partir au bout du monde en famille (7 places) dans un confort de palace, difficile de trouver mieux ! Bardé de technologie, le GLS est tellement immense à l'intérieur que Mercedes a dû installer des micros pour que les passagers puissent discuter d'une rangée à l'autre sans avoir à hausser la voix ! Incroyablement docile, le 6-cylindres diesel meut l'engin avec facilité, tandis que les suspensions pneumatiques peaufinent le confort et même l'efficacité en hors-piste. Le prix et le malus ? Joker !

+ QUALITÉS

Confort/habitabilité
Agrément mécanique

- DÉFAUTS

Tarif et malus
Gabarit

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	126 250 € - 25 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	211 g/km + 70 000 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2989 cm ³
Puissance	367 ch à nc tr/min
Couple	750 Nm à nc tr/min
ALIMENTATION	Diesel + 2 turbos + électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	275/50 R 20
RESERVOIR	90 litres
COFFRE	355/890 dm ³
POIDS	2615 kg
L x l x h (en m)	5,22 x 2,03 x 1,83
VITESSE MAXI	250 km/h*
0 à 100 km/h	6s1
CONSUMMATION MIXTE	8,0 l/100 km

*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

EQE SUV 350 4Matic AMG Line



Pour s'offrir un EQE SUV semblable à celui-ci, il faudra ajouter plusieurs milliers d'euros d'options à la facture de base.

Le 4Matic pénalisant

Tout comme l'EQS, l'EQE se décline désormais en SUV. D'entrée de jeu, ce nouveau venu propose pas moins de 5 motorisations. Et celle essayée ici n'est sans doute pas la plus intéressante, sauf à avoir impérativement besoin des 4 roues motrices. En effet, sa petite sœur 350+ affiche le même niveau de puissance mais son autonomie est notablement supérieure grâce à une batterie de plus grande capacité. L'EQE SUV s'avère toutefois globalement réussi. Malgré son poids, il est plutôt efficace et ses suspensions font presque oublier que ses roues touchent le bitume.

+ QUALITÉS

Consommation
Confort pullman

- DÉFAUTS

Autonomie moyenne
Poids

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	101 400 € - 10 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	292 ch
Couple	765 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 90 kWh
COFFRE	560 dm ³
POIDS	2648 kg
L x l x h (en m)	4,87 x 1,94 x 1,69
VITESSE MAXI	210 km/h
1000 m D. A.	27,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
TEMPS DE CHARGE	9h15 (11 kW) 72h (secteur)
AUTONOMIE	405 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

ZS Hybrid+ 197 Luxury



Tarifs serrés, habitacle accueillant, moteur sobre et performant... Le ZS n'a rien d'une copie bâclée !

L'attaque fait mouche

MG a récemment présenté la nouvelle génération de son petit SUV, le ZS. On retrouve sous son capot le même ensemble 1.5l hybride que sous celui de la récente MG 3. Une bonne nouvelle : avec près de 200 ch, il ne manque pas de souffle. Surtout, grâce à un moteur électrique de 136 ch assurant l'essentiel des déplacements sous 80 km/h, il est particulièrement sobre. Un peu moins qu'un Toyota C-HR équivalent, certes, mais question tarifs, il n'y a pas photo ! Sur cette finition Luxury, qui dispose de tout le confort moderne, il reste sous les 27 000 €... Et il a en plus le bon goût d'être logeable. Les interfaces sont toujours peu intuitives.

+ QUALITÉS

Sobre et performant
Tarif très serré
Habitabilité

- DÉFAUTS

Ergonomie

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	26 990 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	115 g/km + 100 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1498 cm ³
Puissance	197
Couple	128 + 250
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. 3 vitesses
PNEUS	215/50 R 18
RESERVOIR	41 litres
COFFRE	432 dm ³
POIDS	1430 kg
L x l x h (en m)	4,43 x 1,82 x 1,64
VITESSE MAXI	168 km/h
1000 m D. A.	29,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSUMATION MOYENNE	6,5 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

EQS SUV 450 4Matic AMG Line



L'EQS SUV, c'est du lourd ! Il ne brille pas par la finesse de sa carrosserie.

Doigté d'éléphant

L'équivalent SUV de la berline EQS oublie toute notion de sobriété : 5,13 m de long, 2,7 tonnes dont 700 kg de batterie, prix haut perché, ... Ce grand SUV joue les superlatifs, même avec cette version d'entrée de gamme 450 4Matic. Les 360 ch ne sont pas de trop pour faire oublier le poids, tout comme les roues arrière directrices, de série, qui le rendent aussi maniable qu'une Classe A ! A bord, il faudra mettre la main à la poche pour les options : 2600 € pour les sept places, ... Ce SUV est une invitation au voyage, que permettent les 500 km d'autonomie de sa batterie selon nos mesures.

+ QUALITÉS

Habitabilité/confort
Équipement

- DÉFAUTS

Sensations au freinage
Prix très élevé

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	150 550 € - 10 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	360 ch
Couple	568 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 108 kWh
COFFRE	617 dm ³
POIDS	2535 kg
L x l x h (en m)	5,22 x 1,93 x 1,52
VITESSE MAXI	210 km/h
1000 m D. A.	26,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	10h30 (11kW) 90h (secteur)
AUTONOMIE	525 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

EHS PHEV 272 Luxury



Lodgeable, endurant et pas cher, le nouvel EHS ne fait pas de fausse note mais on aurait apprécié un châssis plus communicatif.

Tête de pont hybride

Après avoir présenté la citadine MG 3 et renouvelé le SUV ZS, MG s'est attelé à dévoiler une nouvelle génération de son SUV compact, l'EHS. Hybride rechargeable, fort de 272 ch et surtout d'une autonomie électrique mesurée de plus de 80 km, l'EHS frappe fort... Avant même que l'on évoque les tarifs ! Ceux-ci sont, comme d'habitude chez MG, très compétitifs. L'équipement est riche et la finition est d'un bon niveau, alors que les places arrière offrent un très bel espace habitable. Où est le hic ? Il n'y en a pas vraiment, l'EHS n'ayant que deux défauts : son comportement, trop placide, et l'ergonomie de ses commandes.

+ QUALITÉS

Autonomie électrique
Prix contenu
Lodgeable

- DÉFAUTS

Ergonomie

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 990 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	14 g/km + 770 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1490 cm ³
Puissance	272
Couple	350
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	225/55 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	430 dm ³
POIDS	1876 kg
L x l x h (en m)	4,67 x 1,89 x 1,67
VITESSE MAXI	190 km/h*
1000 m D. A.	28,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
CONSUMATION MOYENNE	7,2 l/100 km

*Donnée constructeur

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Aceman SE 218 Favoured



Les possibilités de personnalisation sont nombreuses... et coûteuses.

Pas si Mini

Le Countryman ne cessant de grandir, il existait désormais une place pour un plus petit SUV au sein de la gamme Mini. Voici donc l'Aceman, un concurrent des Peugeot E-2008 et Renault 4 E-Tech. Car, oui, ce nouveau venu est uniquement disponible en 100 % électrique. Esthétiquement, on retrouve les gènes de Mini tant à l'extérieur qu'à l'intérieur. En revanche, il offre, c'est inédit pour la marque, une habitabilité généreuse au vu de son gabarit. Sa batterie de 49,2 kWh lui procure une autonomie intéressante mais, limitée à 95 kW, sa puissance de charge impose des arrêts prolongés à la borne.

+ QUALITÉS

Espace à bord
Autonomie correcte

- DÉFAUTS

Puissance de charge limitée
Facture indigeste

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 730 € - 5 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	218 ch
Couple	330 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/40 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	245 dm ³
POIDS	1 783 kg
L x l x h (en m)	4,08 x 1,76 x 1,52
VITESSE MAXI	170 km/h
1000 m D. A.	28,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,4 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 6h (11kW)
AUTONOMIE	320 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

ASX 1.3 DI-T MHEV 140 Intense



Pour son ASX, le constructeur nippon reprend certains moteurs proposés par Renault sur le Captur, mais pas de GPL..

En quête d'identité

Il aura fallu attendre un restylage pour avoir une identité un peu plus personnelle sur l'ASX. Sa nouvelle calandre le distingue enfin de son jumeau le Renault Captur. Avec ce bloc micro-hybride de 140 ch, le japonais se distingue du constructeur français en ne proposant qu'une boîte méca. à six rapports. Ceux qui désirent une boîte auto. devront se tourner vers les versions hybrides. Ce bloc se montre sobre et bien insonorisé tout en offrant du souffle dès les bas-régimes. Disponible en deux finitions, Business et Intense, cette dernière est richement équipée. Régulateur de vitesse adaptatif, aide au maintien dans la voie, sont de série.

+ QUALITÉS

Agrément de conduite
Consommation
Garantie 5 ans

- DÉFAUTS

Boîte mécanique uniquement

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	31 490 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	131 g/km + 650 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 333 cm ³
Puissance	140 ch à 6000 tr/min
Couple	260 Nm à 1 750 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	48 litres
COFFRE	402/522 dm ³ **
POIDS	1 258 kg
L x l x h (en m)	4,23 x 1,80 x 1,58
VITESSE MAXI	196 km/h
0 à 100 km/h	10s3
CONSUMMATION MIXTE	6,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Countryman Cooper SE All4 313 Favoured



Malgré son gabarit, le Countryman a su conserver l'esprit karting de la Mini.

Plus de modestie

Initialement commercialisée à un tarif prohibitif, cette variante, la plus puissante des électriques, du Countryman a récemment revu ses prétentions à la baisse. A moins de 45 000 € avec cette finition haut de gamme, elle peut mettre en avant ses arguments. Avec une telle cavalerie, les performances sont de haut vol, tandis que les 4 roues motrices (cette Mini possède un moteur sur chaque essieu) assurent une tenue de route parfaite. Volant en mains, l'ennui n'est pas de mise. Mais, au chapitre des doléances, on aurait apprécié que le confort soit plus soigné.

+ QUALITÉS

Prix en forte baisse
Comportement/performances

- DÉFAUTS

Amortissement à parfaire
Autonomie moyenne

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 560 € - 7 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	313 ch
Couple	494 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 65 kWh
COFFRE	470 dm ³
POIDS	2 113 kg
L x l x h (en m)	4,45 x 1,85 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	26,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
TEMPS DE CHARGE	29 mn (rapide) 7h (11kW)
AUTONOMIE	335 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Eclipse Cross 2.4 PHEV 188 Instyle



L'Eclipse Cross offre une belle autonomie électrique et un fonctionnement ultra-doux en mode hybride.

Original et branché

L'Eclipse Cross n'existe qu'en hybride rechargeable. A défaut d'offrir les meilleures performances du segment, il joue la carte de la douceur. Silencieux, souple grâce à son 2.4 essence de 188 ch cumulés, il peut parcourir jusqu'à 43 km en mode électrique. Batterie vide, il se montre ensuite plus gourmand que la moyenne, avec l'excuse d'une transmission aux quatre roues, qui contribue à la sérénité du comportement. Son restylage récent lui a aussi offert plus de prestance et un nouvel écran multimédia. On apprécie enfin la dotation pléthorique et la garantie désormais passée à 8 ans !

+ QUALITÉS

Douceur de conduite
Autonomie électrique
Équipement/garantie 8 ans

- DÉFAUTS

Consommation en hybride

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 990 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	46 g/km + 1 760 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2 360 cm ³
Puissance	188 ch cumulés
Couple	193 Nm + (137 Nm + 195 Nm électriques)
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto.
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	415 dm ³
POIDS	1 976 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,81 x 1,69
VITESSE MAXI	163 km/h
1000 m D. A.	32,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,1 s
CONSUMMATION MOYENNE	8,6 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Juke 1.6 Hybride 143 N-Design



Le Juke conserve un public. Son look est toujours dans le coup, mais son remplaçant arrivera l'an prochain.

Une affaire de famille

Le Juke se dote du 1.6 essence Hybride de 143 ch des Renault Clio, Captur et Arkana. Cette mécanique se montre douce et discrète. De plus en ville, il peut évoluer dans un silence absolu... en mode tout électrique jusqu'à 50 km/h environ. Au-delà le moteur thermique se réveille mais il sait se montrer raisonnable et ne réclame en moyenne que 6.4 l/100 km. S'il se distingue par son comportement routier plaisant, son style et ses aides à la conduite de dernière génération, les passagers trouveront le confort un peu ferme et le conducteur la boîte automatique manquant de réactivité.

+ QUALITÉS
Mécanique économe et
Comportement routier

- DÉFAUTS
Confort ferme
Boîte lente

LES CHIFFRES	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 200 € - 5 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	109 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm ³
Puissance	143
Couple	148+205
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	225/45 R 19
RESERVOIR	46 litres
COFFRE	362 dm ³
POIDS	1366 kg
L x l x h (en m)	4,21 x 1,80 x 1,60
VITESSE MAXI	162 km/h
1000 m D. A.	32,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,5 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,9 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

X-Trail e-4Orce 213 Tekna 7 places



Cet X-Trail e-4Orce utilise un bloc essence qui génère l'électricité distribuée à la batterie et au moteur électrique via un onduleur.

Invitation au voyage

Le quatrième X-Trail, devenu hybride, développe ici 213 ch dans cette version quatre roues motrices. Si la puissance est suffisante, la consommation sur autoroute (9,6 l/100 km) et le réservoir de 55 litres ne permettent guère au gros SUV de parcourir plus de 570 km avec un plein. C'est un peu limite compte tenu du gabarit de ce type de modèle. Les passagers profitent de la montée en gamme de ce nouvel opus. La qualité de fabrication, comme le confort, sont remarquables. Une invitation au voyage. Attention toutefois, en configuration 7 places (+ 900 €), le volume de coffre devient symbolique (146 dm³).

+ QUALITÉS
Douceur de conduite
Qualité de

- DÉFAUTS
Consommation
Volume de coffre en 7 places

LES CHIFFRES	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	54 200 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	145 g/km + 5 195 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1497 cm ³
Puissance	213 ch cumulés
Couple	330 + 195 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	484/690/146 dm ³
POIDS	1959 kg
L x l x h (en m)	4,68 x 1,84 x 1,72
VITESSE MAXI	182 km/h
1000 m D. A.	29,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
CONSUMMATION MOYENNE	8,3 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Qashqai Mild Hybrid 140 Tekna



Avec ses phares étirés, le faciès du Qashqai gagne en modernité. En attendant une nouvelle version prévue pour 2027.

Un petit coup de jeune

Hormis un look modernisé, cette troisième génération de Qashqai propose aussi ce 1.3 turbo essence micro-hybride de 140 ch disponible uniquement en boîte mécanique. Ce moteur plutôt sobre, comptez 6,7 l/100 km sur autoroute, manque un peu de souplesse à bas régime. La commande de boîte au guidage trop lent ne fait pas référence. On se console avec un niveau d'équipement complet (clim auto bi-zone, hayon électrique, aide au maintien dans la voie...). Ce SUV bénéficie également d'un comportement routier rassurant. Évitez toutefois les jantes optionnelles de 19" qui dégradent le confort.

+ QUALITÉS
Consommation
Équipement complet

- DÉFAUTS
Commande de boîte
Souplesse à bas régime

LES CHIFFRES	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 100 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	144 g/km + 2 049 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1332 cm ³
Puissance	140 ch à 5500 tr/min
Couple	240 Nm à 1650 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	235/55 R 18
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	508 dm ³
POIDS	1435 kg
L x l x h (en m)	4,43 x 1,84 x 1,63
VITESSE MAXI	192 km/h
1000 m D. A.	31,7 s
80 à 120 km/h (en 4 ^e /5 ^e /6 ^e)	7,8/10,6/14,4 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Ariya 63 kWh 218 Advance



Fort de 218 ch, l'Ariya 63 kWh ne manque pas de ressources. Sur parcours mixte, comptez sur 370 km d'autonomie.

Zen soyons zen

Première version des trois proposées par le constructeur Nippon, ce nouveau SUV électrique de Nissan dispose d'une batterie de 63 kWh qui développe 218 ch. Il n'est disponible qu'en deux roues motrices. Selon le constructeur l'autonomie en ville pourrait dépasser les 400 km. S'il reprend la plate-forme de la Renault Megane E-Tech, le comportement rassurant déjà connu sur la Française est davantage typé confort. De quoi laisser les occupants profiter du mobilier épuré et d'une parfaite sensation d'espace. Le tableau se gâte un peu avec une finition perfectible et quelques détails d'ergonomie à peaufiner.

+ QUALITÉS
Autonomie
Ambiance intérieure

- DÉFAUTS
Détails de finition
Ergonomie

LES CHIFFRES	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 800 € - 3 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	218 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 63 kWh
COFFRE	547 dm ³
POIDS	1923 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,85 x 1,66
VITESSE MAXI	167 km/h
1000 m D. A.	29,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,7 s
TEMPS DE CHARGE	10h (7,4 kW) 30mn (rapide)
AUTONOMIE	370 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Mokka 1.2 Turbo 130 BVA GS



Peu visible à l'extérieur, le restylage se limite à l'intérieur à la console centrale et au système multimédia.

Résistance inutile

En dépit de l'arrivée de l'Hybrid 136 et du 1.2 136 ch en BVM, le Mokka, fraîchement restylé, est toujours proposé avec le 1.2 Turbo de 130 ch. Il n'est cependant plus disponible qu'en version BVA qui brille par sa douceur, d'autant que l'Opel se montre ultra-polyvalent et plaisant à mener grâce à la précision de son châssis. Il faut néanmoins composer avec des suspensions sèches. A bord, la présentation épurée fait mouche et le système multimédia est enfin à jour. Reste qu'avec son malus, ce moteur ancien n'a aucun argument face au nouvel hybride 136 ch, plus vélocé et beaucoup plus économe en carburant.

+ QUALITÉS

Polyvalence
Équipement suffisant

- DÉFAUTS

Confort
Sans intérêt face à l'hybride

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	28 500 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	137 g/km + 1172 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm ³
Puissance	130 ch à 5500 tr/min
Couple	230 Nm à 1750 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	288 dm ³
POIDS	1260 kg
L x l x h (en m)	4,16 x 1,81 x 1,54
VITESSE MAXI	191 km/h
1000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Grandland Hybrid 136 GS



Moins spectaculaire que son cousin Peugeot 3008, le Grandland se montre en revanche plus habitable.

L'alternative allemande

136 ch dans un grand SUV, voilà qui peut rendre circonspect, mais l'hybridation apporte sa part de couple dans la corbeille, qui permet au Grandland, cousin du Peugeot 3008, de décoller avec aisance. Il propose même des performances parfaitement honnêtes grâce à la transmission vélocé, qui profite d'une gestion bien calibrée. Et c'est tant mieux car il s'agit de la seule offre de la gamme raisonnable en matière de tarifs. Le SUV fait preuve pour le reste d'élégance, fait valoir une ergonomie bien pensée, un confort de bon aloi et une habitabilité à la hauteur de son gabarit. Pour ne rien gâcher, sa consommation est contenue.

+ QUALITÉS

Performances suffisantes
Sobriété
Habitabilité

- DÉFAUTS

Trop rationnel ?

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 400 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	123 g/km + 260 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1199 cm ³
Puissance	136
Couple	230
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/55 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	555 dm ³
POIDS	1675 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,91 x 1,67
VITESSE MAXI	190 km/h
1000 m D. A.	32,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,3 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Frontera Hybrid 1.2 Turbo 136 Edition



La planche de bord apparaît totalement spécifique par rapport à celle du Citroën.

Un jumeau talentueux

Opel n'a pas pris la peine de redessiner le C3 Aircross avant de le renommer Frontera, uniquement reconnaissable à sa face avant. Il conserve heureusement les qualités de son jumeau, à commencer par une habitabilité remarquable à l'arrière et un coffre volumineux, très exploitable grâce à son hayon droit. Sa planche de bord spécifique ne brille pas par la qualité de ses matériaux mais l'ergonomie est au rendez-vous. Très léger, il profite pleinement de sa motorisation hybride très réactive sur route et autoroute. En revanche cette dernière se montre moins douce en ville, où elle fait sentir quelques à-coups.

+ QUALITÉS

Habitabilité
Performances

- DÉFAUTS

Finition
A-coups en ville

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	26 000 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	118 g/km + 170 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1199 cm ³
Puissance	136
Couple	230
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/65 R 16
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	457 dm ³
POIDS	1451 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,80 x 1,65
VITESSE MAXI	194 km/h
0 à 100 km/h	8s3
CONSUMMATION MIXTE	5,2 l/100 km

*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

2008 1.2 PureTech 100 Allure



En Allure, le 2008 a droit aux barres de toit noir brillant et aux protections de bas de caisse chromées.

Tout juste accessible

Animé par le plus modeste des blocs essence disponibles chez Peugeot, le 2008 passe ainsi tout juste sous la barre des 30000 €. Certes, les accélérations ne sont pas particulièrement toniques. Mais les reprises, du moins, à mi-régimes, sont tout à fait convenables. De quoi offrir bien assez de polyvalence à ce SUV urbain dont le récent restylage a été d'abord esthétique. Sa présentation reste néanmoins cossue, sa finition soignée et son équipement complet dans cette version Allure. Et il profite enfin d'un système multimédia au goût du jour ! Dommage qu'à l'arrière, la largeur aux coudes notamment, reste réduite.

+ QUALITÉS

Polyvalence
Présentation

- DÉFAUTS

Largeur aux coudes AR
Accélérations moyennes

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	29 100 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	126 g/km + 330 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm ³
Puissance	100 ch à 5000 tr/min
Couple	205 Nm à 1750 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/65 R 16
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	410 dm ³
POIDS	1197 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,77 x 1,53
VITESSE MAXI	173 km/h
1000 m D. A.	33,0 s
80 à 120 km/h (en 4 ^e /5 ^e /16 ^e)	9,0/11,0/15,4 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

e-3008 73 kWh 210 ch GT



La version électrique du 3008 remporte un succès très mitigé.

Débuts difficiles

Le Peugeot 3008 joue au SUV coupé et s'offre un nouveau i-Cockpit spectaculaire et soigné. Son ergonomie apparaît meilleure qu'à bord de la 308 mais les louanges s'arrêtent là concernant son habitacle, plus exigu à l'arrière où il n'offre pas plus d'espace aux jambes que le 2008. Sur la route, le 3008 souffre d'une masse excessive supérieure à deux tonnes. Toujours confortable et sûr, il a perdu sa légendaire agilité et le poids affecte ses performances, très inférieures à la moyenne. Heureusement, son autonomie se situe dans la bonne moyenne et son tarif n'est pas si mal placé. La clientèle lui préfère cependant l'hybride.

+ QUALITÉS

Présentation spectaculaire
Confort préservé

- DÉFAUTS

Masse très excessive
Habitabilité arrière insuffisante

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 990 € - 7 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	210 ch
Couple	345 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 73 kWh
COFFRE	520 dm ³
POIDS	2183 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,90 x 1,65
VITESSE MAXI	171 km/h
1000 m D. A.	30,9 s
80 à 120 km/h (nc)	NC
TEMPS DE CHARGE	8h (11 kW) 50h (secteur)
AUTONOMIE	400 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

e-2008 54 kWh 156 ch GT



Le 2008 progresse au niveau de l'autonomie mais reste cher.

L'électrique au prix fort

Le Peugeot e-2008 a profité de son restylage de 2023 pour s'offrir la nouvelle motorisation de 156 ch produite en partenariat avec Nidec et une batterie un peu plus pêchue de 54 kWh. Elle est désormais seule à la barre, le 136 ch ayant été retiré du catalogue. Avec 70 km d'autonomie moyenne en plus et presque une seconde de mieux au 0 à 100 km/h, les progrès sont réels mais son rayon d'action reste un peu court sur autoroute. S'il brille toujours par sa présentation, le 2008, parmi les plus volumineux de sa catégorie, laisse un peu sur sa faim en matière d'habitabilité et de coffre et le prix de cette version reste très élevé.

+ QUALITÉS

Autonomie en progrès
Confort

- DÉFAUTS

Autonomie sur autoroute
Rapport encombrement



L'écran central (10"/25,4 cm) n'est pas intuitif et il faut pianoter pour ajuster la température, par exemple.

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 700 € - 4 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 2000 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	388 dm ³
POIDS	1610 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,77 x 1,53
VITESSE MAXI	151 km/h
1000 m D. A.	31,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
TEMPS DE CHARGE	5h45 (11 kW) 39h (secteur)
AUTONOMIE	335 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

5008 Hybrid 136 e-DCS6 Allure Pack



Doté d'une modularité remarquable, le 5008 a connu un succès mérité. Il n'est plus proposé que sur les stocks restants.

Dernier coup d'éclat

En toute fin de carrière, le 5008 étrenne pourtant la nouvelle motorisation Hybrid 136 ch avec transmission à triple embrayage. Tonique, capable de passages de rapports éclairés et d'un fonctionnement plus naturel que le système e-Tech de Renault, elle reste hélas au milieu du gué en matière d'électrification, si bien qu'elle ne peut prétendre à la même sobriété qu'un 100 % hybride. Toujours doté d'un rapport encombrement/habitabilité remarquable, le 5008 souffre d'équipements vieillissants, notamment en ce qui concerne son système multimédia. Dommage car sa présentation reste au goût du jour.

+ QUALITÉS

Modularité
Motorisation tonique

- DÉFAUTS

Manque de puissance électrique
Équipement vieillissant

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 030 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	128 g/km + 260 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance	136 ch à 5500 tr/min
Couple	230 Nm à 1750 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	56 litres
COFFRE	639/779 dm ³
POIDS	1 587 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,85 x 1,64
VITESSE MAXI	192 km/h
1000 m D. A.	32,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,2 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

e-5008 210 ch GT



Dérivé du 3008, le 5008 est l'un des rares SUV familiaux proposant sept vraies places et une motorisation électrique.

Des watts et du confort

Le 5008 tente à son tour l'aventure électrique, sans grand succès, au point que Peugeot le remise déjà copieusement. Il faut dire qu'avec 2,3 tonnes sur la balance, il a tout perdu de ce qui faisait le charme du modèle précédent : une agilité hors du commun pour un SUV 7 places. Il perd également ses sièges séparés à l'arrière mais sa troisième rangée de sièges reste relativement accueillante et son coffre réellement logeable. Il reste donc l'ami des familles auxquelles il propose un confort sans reproche. Sa consommation relativement contenue lui permet de proposer une autonomie acceptable de 380 km selon nos mesures.

+ QUALITÉS

Habitabilité
Confort

- DÉFAUTS

Agilité disparue
Modularité en baisse

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 940 € - 7 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	210 ch
Couple	345 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 73 kWh
COFFRE	685/835/330 dm ³
POIDS	2 295 kg
L x l x h (en m)	4,80 x 1,90 x 1,70
VITESSE MAXI	171 km/h
1000 m D. A.	31,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,1 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 8h (11kW)
AUTONOMIE	380 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

3008 Hybrid 145 e-DCS6 GT



Les passagers ne bénéficient pas d'un grand espace aux jambes et risquent de trouver la banquette très ferme.

Succès attendu

Sans surprise, c'est cette unique version hybride simple qui rafle l'immense majorité des ventes du nouveau 3008, qui n'est pourtant pas exactement donné. Malgré sa faible puissance pour un SUV compact, sa motorisation fait mieux que se défendre face à notre chronomètre. Malheureusement, les réglages de châssis adoptés par Peugeot ont fait totalement disparaître le caractère ludique du modèle précédent. On attendait mieux d'un SUV à ligne de coupé, d'autant qu'elle se paie par une habitabilité très décevante à l'arrière. On se console avec le i-Cockpit, toujours aussi spectaculaire.

+ QUALITÉS

Présentation
Performances correctes

- DÉFAUTS

Agilité perdue
Habitabilité médiocre

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 490 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	123 g/km + 260 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance	145 ch à 5500 tr/min
Couple	230 Nm à 1750 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/55 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	520 dm ³
POIDS	1 663 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,90 x 1,65
VITESSE MAXI	195 km/h
1000 m D. A.	32,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,9 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Macan 4



Pari osé

La deuxième génération du Porsche Macan passe au 100 % électrique, un pari audacieux pour ce best-seller de la marque. Équipé d'une batterie utile de 95 kWh et développant jusqu'à 639 ch en version Turbo, il promet une autonomie confortable. Selon nos mesures, le Macan 4, fort de 408 ch, affiche environ 450 km d'autonomie réelle. Malgré ses 2,4 tonnes, il conserve un comportement dynamique, notamment grâce aux roues arrière directrices et aux suspensions pilotées. Confort, silence de fonctionnement et qualité intérieure sont au rendez-vous. Recharge ultra-rapide (jusqu'à 270 kW) et finition haut de gamme séduisent, mais attention au tarif final !



A l'image des autres modèles de la marque, la position de conduite est parfaite et la qualité de fabrication est exemplaire.

Malgré ses 2,4 tonnes, ce Macan électrique dissimule bien son poids. Il peut même se laisser aller à quelques dérives si l'on insiste un peu...

+ QUALITÉS

Agilité
Finition séduisante

- DÉFAUTS

Manque de sensation
Trop d'options

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	86 439 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	408 ch
Couple	650 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
PNEUS	255/45 R 21 - 295/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 100 kWh
COFFRE	540+80 dm ³
POIDS	2 400 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,94 x 1,63
VITESSE MAXI	220 km/h
1 000 m D. A.	25,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,0 s
TEMPS DE CHARGE	10h (11kW) 21 min (rapide)
AUTONOMIE	450 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Macan Turbo



Cette version haut de gamme promet d'être une vraie Porsche. Fidèle aux quatre roues motrices, ce SUV conserve le moteur avant.

Haute intensité

Tout en haut de la pyramide du Macan électrique, trône une version Turbo de 639 ch. Capable d'abattre le 0 à 100 km/h en 3,3 s et de filer à 260 km/h, il reste fidèle à l'ADN Porsche. Basé sur la plateforme PPE (800 V), il peut recharger de 10 à 80 % en 21 minutes, seulement. Son châssis, affûté et dynamique, fait presque oublier ses 2,4 tonnes. La direction précise, le freinage naturel et les accélérations décoiffantes en font un vrai SUV sportif. Confort en retrait, autonomie réelle inférieure à 450 km, et prix salé (118 910 € hors options) limitent toutefois son attrait au quotidien.

+ QUALITÉS

Accélérations étonnantes
Technologie

- DÉFAUTS

Surcoût élevé
Confort en retrait

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	118 910 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	639 ch
Couple	1 130 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
PNEUS	235/55 R 20 - 285/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 100 kWh
COFFRE	480+84 dm ³
POIDS	2 405 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,94 x 1,63
VITESSE MAXI	260 km/h
0 à 100 km/h	3,3 s
TEMPS DE CHARGE	10h (11kW) 21 min (rapide)
AUTONOMIE	590 km

*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Cayenne



A l'extérieur, les évolutions de style s'avèrent très timides.

Le chef des SUV !

Si le Macan ne vous satisfait pas, jetez un coup d'œil au Cayenne. Récemment restylée, cette troisième génération se distingue par ses nouveaux boucliers et ses blocs optiques redessinés. Ces derniers intègrent désormais des feux Matrix LED adaptatifs. Les changements se révèlent surtout plus notables à l'intérieur, avec l'adoption d'une planche de bord 100 % digitale. Cette version d'entrée de gamme, affichée à plus de 104 000 €, profite d'un bloc V6 turbo de 353 ch. Si dans la vraie vie, ce bloc suffit amplement, les plus sportifs regretteront sans doute, un manque de peps lors des relances.

+ QUALITÉS

Facilité de conduite
Technologie embarquée
Présentation high-tech

- DÉFAUTS

Tarif en forte augmentation

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	104 600 € - 24 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	275 g/km + 76 900 €
MOTEUR	6 cyl. en V, 24S
Cylindrée	2 995 cm ³
Puissance	353 ch à 5 400 tr/min
Couple	500 Nm à 1 450 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale
PNEUS	255/55 R 20 - 295/45 R 20
RESERVOIR	75 litres
COFFRE	698 dm ³
POIDS	2 055 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 1,99 x 1,70
VITESSE MAXI	248 km/h
0 à 100 km/h	6s0
CONSUMMATION MIXTE	10,8 l/100 km

*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Cayenne Coupé



Le Cayenne Coupé dispose d'un tempérament encore plus affûté.

Victime de la mode

Porsche propose une déclinaison coupé de son gros SUV. Ce modèle ultra sportif et passé par la case restylage l'an dernier, mesure 20 mm de moins en hauteur par rapport au Cayenne classique. En plus de sa banquette arrière deux places, il faut composer avec un coffre un peu plus petit. Ce dernier passe de 698 dm³ pour le Cayenne à 554 dm³ pour la version coupé. Sous le capot, on retrouve les moteurs déjà proposés au catalogue du constructeur allemand dont le V6 turbo de 353 ch. Au volant, l'agilité et le dynamisme montent d'un cran par rapport au Cayenne standard.

+ QUALITÉS

Performances
Tenue de route
Look de sportif

- DÉFAUTS

Aspects pratiques

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	108 700 € - 33 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	246 g/km + 77650 €
MOTEUR	6 cyl. en V, 24S
Cylindrée	2995 cm ³
Puissance	353 ch à 5400 tr/min
Couple	500 Nm à 1450 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/55 R 20 - 295/45 R 20
RESERVOIR	75 litres
COFFRE	554 dm ³
POIDS	2085 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 1,99 x 1,68
VITESSE MAXI	248 km/h
0 à 100 km/h	5s7
CONSUMATION MIXTE	10,9 l/100 km

*Données constructeurs



Cayenne Turbo E-Hybrid



La batterie de 25,9 kWh offre la possibilité de parcourir jusqu'à 72 km en tout électrique.

Le plus puissant !

Stupéfiant ! Voici le mot qui résume bien la situation, lorsque l'on descend du Cayenne Turbo E-Hybrid. Cette version ultra musclée dotée d'un V8 biturbo de 599 ch et d'un moteur électrique de 149 ch offre une puissance combinée de 739 ch. Vous avez donc sous vos yeux le Cayenne le plus puissant de l'histoire. L'engin, qui pèse tout de même plus de 2,6 tonnes, expédie le 0 à 100 km/h en 3s7. Au volant, le comportement est tout sauf décevant ! Grâce aux quatre roues directrices (1716 €) et à ses suspensions pilotées, le Cayenne Turbo E-Hybrid fait preuve d'une agilité rare pour un SUV.

+ QUALITÉS

Facile à conduire et agile
Performances d'une sportive

- DÉFAUTS

Prix
Sonorité trop timide

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	190 800 € - 53 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	39 g/km + 16130 €
MOTEUR	8 cyl. en V + élec., 32S
Cylindrée	3996 cm ³
Puissance	739 ch cumulés
Couple	950 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	285/45 R 21 - 315/40 R 21
RESERVOIR	70 litres
COFFRE	539 dm ³
POIDS	2570 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 1,99 x 1,69
VITESSE MAXI	295 km/h
0 à 100 km/h	3s7
CONSUMATION MIXTE	1,7 l/100 km

*Données constructeurs



Cayenne Coupé E-Hybrid



Multicarte

Ce modèle hybride rechargeable hérite de la même technologie présente à bord du Cayenne E-Hybrid également à l'essai dans nos pages. Ainsi, lors des relances, le moteur électrique apporte une aide très précieuse au V6 turbo de 304 ch. Mais pour abaisser au maximum la consommation qui varie entre 8 l et 13 l/100 km selon l'état des batteries, mieux vaut brancher le plus souvent possible votre hybride rechargeable. A noter que depuis le restylage, la nouvelle batterie de 25,9 kWh se recharge bien plus rapidement que par le passé.

+ QUALITÉS

Consommation acceptable
Autonomie appréciable
Temps de charge corrects

- DÉFAUTS

Coffre moyen



Un deuxième écran (facturé 1430 € en option) permet au passager avant de regarder des vidéos, sans que le conducteur ne voie rien !

Comptez 2h30 pour refaire le plein des accus du Cayenne Coupé hybride.

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	120 500 € - 53 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	33 g/km + 12680 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2995 cm ³
Puissance	470 ch cumulés
Couple	650 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/55 R 20 - 295/45 R 20
RESERVOIR	70 litres
COFFRE	404 dm ³
POIDS	2455 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 1,99 x 1,68
VITESSE MAXI	254 km/h
0 à 100 km/h	4s9
CONSUMATION MIXTE	1,5 l/100 km

*Données constructeurs



Captur 1.0 TCe 100 GPL Evolution



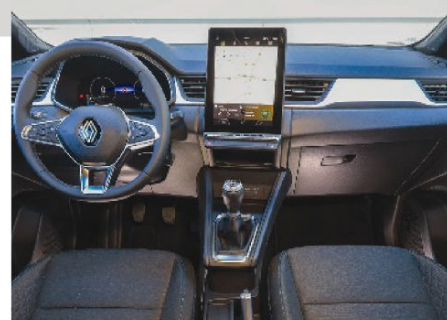
Prime au GPL

Le Captur existe dans cette version bicarburant GPL/essence de 100 ch qui éclipse le moteur TCe 90 d'autant plus que Renault le propose moins cher. Elle est d'ailleurs reconduite avec le restylage. On retrouve le caractère rond et la bonne volonté de ce bloc, qui se paye même le luxe d'afficher plus de pep's quand il roule au gaz, notamment lors des reprises. Et même si la consommation de GPL est élevée, son coût à la pompe plus raisonnable permet de faire de belles économies à l'usage. Enfin, à noter que le Captur conserve sa banquette coulissante et un volume de chargement décent.

Si la consommation de gaz est élevée, elle est compensée par le prix attractif du GPL à la pompe.

+ QUALITÉS
Agrément de conduite
Coût à l'usage
Modularité inchangée

- DÉFAUTS
Amortissement ferme



A bord, pas de différence entre ce Captur GPL et les autres, hormis la présence d'une seconde jauge, pour le gaz, placée à gauche du volant.

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	26 400 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	118 g/km + 170 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm ³
Puissance	100 ch à 5000 tr/mn
Couple	170 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + GPL + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	362/482 dm ³
POIDS	1312 kg
L x l x h (en m)	4,23 x 1,80 x 1,58
VITESSE MAXI	169 km/h
1000 m D. A.	35,5 s
80 à 120 km/h (en 4 ^e /5 ^e /6 ^e)	10,2/13,9/21,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,0 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Arkana 1.6 E-Tech Full Hybrid 145 Techno



Alors que la Clio et le Captur ont eu droit à un restylage spectaculaire, celui de l'Arkana se révèle extrêmement discret.

Ex star du Losange

Ex star des ventes Renault avant l'arrivée du Symbioz, le SUV coupé Arkana subsiste au catalogue mais uniquement en hybride. D'une puissance cumulée de 145 ch, cette mécanique permet d'économiser jusqu'à 1,8 l/100 km par rapport à l'ancien 1.3 TCe micro-hybride de 140 ch. Et pourtant, les phases en tout électrique ne sont pas fréquentes. En contrepartie, il faudra accepter de composer avec une boîte Multimode parfois peu réactive. Même si les places arrière apparaissent décevantes et que le coffre paye 69 dm³ de tribut aux batteries, l'Arkana séduit par son comportement rigoureux et sa présentation.

+ QUALITÉS
Agrément mécanique
Consommation

- DÉFAUTS
Volume de coffre
BVA lente

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34 200 € - 5 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	107 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm ³
Puissance	145 ch cumulés
Couple	144 Nm (+ 205 et 50 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	484 dm ³
POIDS	1476 kg
L x l x h (en m)	4,57 x 1,82 x 1,58
VITESSE MAXI	165 km/h
1000 m D. A.	33,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Scenic E-Tech EV87 220 Techno Iconic



Contrairement au Peugeot 3008, le Renault Scenic a su maîtriser sa masse, ce qui favorise l'agrément de conduite, proche de celui de la Megane.

Régime payant

Tout comme l'Espace, le Scenic renonce à son passé de monospace. Désormais, c'est un crossover 100% électrique de 60 kWh ou 87 kWh. Malgré la capacité respectable de cette dernière batterie, il parvient à maîtriser sa masse, avec le cercle vertueux qui s'ensuit : une autonomie annoncée à 625 km WLTP et un réel agrément de conduite. Il n'oublie cependant pas les familles grâce à son empattement long, qui lui permet d'offrir une habitabilité de premier ordre à l'arrière, même si la modularité est très loin d'égaler celle des Scénic d'antan. Dommage que l'adhérence soit aussi perfectible sur le mouillé.

+ QUALITÉS
Autonomie annoncée
Habitabilité

- DÉFAUTS
Adhérence sur le mouillé
Modularité moyenne

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 490 € - 4 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	218 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 87 kWh
COFFRE	535 dm ³
POIDS	1918 kg
L x l x h (en m)	4,47 x 1,87 x 1,57
VITESSE MAXI	172 km/h
1000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
TEMPS DE CHARGE	37 min (rapide) 9h (11 kW)
AUTONOMIE	480 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Austral 1.2 Mild Hybrid Advanced 130 Evolution



L'intérieur n'évoluera qu'à la marge lors du restylage, plutôt léger.

L'Austral passe certes par la case restylage mais des affaires sont possibles sur les phases 1.

Raisonnable modernité

En attendant la commercialisation de la version restylée, des Austral dotés du petit trois cylindres de 130 ch assisté par la micro-hybridation de 48V subsistent en stocks. Un peu creux à bas régimes et pénalisé par un étagement de boîte trop long, le Renault met, en revanche, en avant sa douceur de conduite et son comportement rigoureux. Fermes au lancement, ses suspensions ont profité de nouveaux réglages inspirés par l'Espace. Spacieux, même en l'absence de banquette coulissante (disponible en série à partir du deuxième niveau de finition Techno), cet Austral profite, en outre, d'une dotation moderne et complète.

- + QUALITÉS**
Habitabilité
Présentation/ finition
- DÉFAUTS**
Reprises
Modularité limitée

LES CHIFFRES	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 400 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	118 g/km + 170 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance	130 ch à 4 500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/55 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	530/655 dm ³
POIDS	1 528 kg
L x l x h (en m)	4,51 x 1,83 x 1,52
VITESSE MAXI	178 km/h
1 000 m D. A.	32,9 s
80 à 120 km/h (en 4 ^e /5 ^e /6 ^e)	8,5/12,3/20,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,2 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Symbioz E-Tech Full Hybrid 145 ch Iconic



On reconnaît la planche de bord du Captur, mais le traitement est un peu plus haut de gamme.

Le Symbioz reprend tous les codes esthétiques en cours chez Renault.

Le pragmatique

Même si Renault fait la part belle à l'électrique, il n'oublie pas qu'il doit vendre des voitures et c'est le rôle du Symbioz, situé exactement au cœur du marché français : basé sur le Captur, il offre un gabarit et une habitabilité proches du segment C, une seule motorisation hybride 145 ch, le tout à un tarif plutôt bien placé. Doté d'une banquette coulissante, il met tout le monde d'accord en matière de volume de coffre, au détriment peut-être des places arrière. Il fait valoir un bon confort de conduite, même si la transmission se montre lente et l'agilité moins affûtée que sur d'autres Renault.

- + QUALITÉS**
Volume de coffre
Rapport prix prestations
- DÉFAUTS**
Boîte lente
Places arrière limitées

LES CHIFFRES	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 400 € - 5 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	106 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm ³
Puissance	145 ch
Couple	250 Nm
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	48 litres
COFFRE	480/610 dm ³
POIDS	1 473 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,80 x 1,58
VITESSE MAXI	160 km/h
1 000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,9 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Rafale E-Tech full hybrid 200 Esprit Alpine



Au sommet de la gamme Renault, le Rafale n'a pas à rougir de sa qualité de finition avec des matériaux flatteurs et originaux.

Esthétiquement, le Rafale ne souffre pas de sa conception proche de l'Austral.

Fort en thème

Certes, le Rafale est dérivé de l'Austral dont il reprend en grande partie l'intérieur. Mais sa ligne de SUV coupé fait mouche et il bénéficie surtout de ses propres réglages de châssis, véritablement bluffants sur départementale. Alors bien sûr, la motorisation hybride n'est pas exactement un parangon de sportivité en raison de la transmission lente, mais elle profite de la masse contenue de l'engin pour proposer des performances suffisantes. Il a également le bon goût de soigner son habitabilité à l'arrière : tous les SUV de luxe allemands n'en disent pas autant. Dommage cependant que les bruits de roulement soient aussi présents.

- + QUALITÉS**
 - Comportement routier
 - Habitabilité
 - Présentation
- DÉFAUTS**
 - Transmission lente

LES CHIFFRES	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 500 € - 7 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	108 g/km - 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1199 cm ³
Puissance	200
Couple	205 + 205
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	245/45 R 20
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	546 dm ³
POIDS	1925 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,87 x 1,62
VITESSE MAXI	176 km/h
1 000 m D. A.	31,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Espace E-Tech Full hybrid 199 Iconic 7 places



L'Espace reprend naturellement la planche de bord de l'Austral avec quelques détails de finition plus léchés.

L'Espace est un grand SUV 7 places presque comme les autres basé sur l'Austral.

Héritage perdu

C'est déjà l'heure de la refonte pour l'Espace mais des premières phases subsistent en stock. Ce grand SUV 7 places profite des technologies de son petit frère Austral telle cette vigoureuse motorisation hybride 200 ch, la seule disponible au catalogue, et le système 4Control. Malgré son gabarit important, il parvient à proposer un excellent compromis confort/agilité, même si la transmission Multimode souffre toujours d'un manque de fluidité. En revanche, l'Espace porte plutôt mal son nom à l'arrière, où les places de troisième rangée ne sont exploitables que par des enfants. Heureusement que ses tarifs sont plutôt bien placés.

- + QUALITÉS**
 - Confort
 - Sobriété
- DÉFAUTS**
 - Habitabilité rang trois
 - Boîte peu fluide

LES CHIFFRES	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 150 € - 7 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	109 g/km - 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm ³
Puissance	199 ch à nc tr/mn
Couple	205 + (205 + 50 Elec.) Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	235/45 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	480/670 dm ³
POIDS	1765 kg
L x l x h (en m)	4,73 x 1,85 x 1,65
VITESSE MAXI	178 km/h
1 000 m D. A.	31,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Arona 1.0 TSI 95 Edition



L'Arona est désormais proposée avec trois moteurs essence, 95, 115 ou 150 ch. Le plus petit des trois est en boîte manuelle.

A l'aise en ville

La gamme débute à 23 990 € avec ce 3 cylindres de 95 ch qui ne peut-être couplée qu'à la boîte de vitesse mécanique. Pour ce tarif cette finition Edition vous offre le digital cockpit de 8", les projecteurs EcoLED, ainsi que des jantes de 16". La surprise vient de la bonne volonté de ce 1.0. Si quelques vibrations se font ressentir au ralenti, on apprécie au quotidien son couple généreux (175 Nm dès 1500 tr/min). Son agrément supplante ses rivaux, notamment français : Renault Captur et Citroën C3 Aircross. Boîte de vitesses bien guidée et châssis rassurant finiront de vous convaincre.

+ QUALITÉS

Agrément moteur
Châssis convaincant

- DÉFAUTS

Modularité basique
Pas de boîte DSG en 95 ch

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	23 990 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	123 g/km + 260 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm ³
Puissance	95 ch à 5000 tr/min
Couple	175 Nm à 1600 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	411 dm ³
POIDS	1139 kg
L x l x h (en m)	4,16 x 1,78 x 1,54
VITESSE MAXI	171 km/h
1000 m D. A.	33,5 s
80 à 120 km/h (en 4 ^e /5 ^e)	9,4/14,4 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,8 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Ateca 1.0 TSI 115 Copa



Cet Ateca dans sa version 115 ch est le seul de la gamme à utiliser le moteur 1.0. Il n'est disponible qu'avec une boîte mécanique.

Le bon allié

Ce 3 cylindres 1.0 voit sa puissance passer de 110 à 115 ch. Ce moteur reste souple et silencieux, mais il n'échappe pas cette année à un malus de plus de 1 100 € ! Le bloc, uniquement disponible en boîte mécanique à 6 rapports, n'est pas gourmand en carburant. Le constructeur annonce 6.1 l/100 km de moyenne. Ainsi motorisé, seuls deux niveaux de finition sont compatibles : Edition et Copa. Seule la seconde citée peut bénéficier en option du toit ouvrant panoramique. Mais il faut alors encore déboursier 1 215 €.

+ QUALITÉS

Mécanique douce et
Consommation

- DÉFAUTS

Malus
Pack d'aides en option

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33 955 € - 6 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	137 g/km + 1172 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm ³
Puissance	115 ch à 5500 tr/min
Couple	200 Nm à 2000 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	515 dm ³ **
POIDS	1341 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,85 x 1,62
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	11s3
CONSUMMATION MIXTE	6,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Arona 1.5 TSI 150 DSG7 FR



En fin d'année ce modèle devrait être restylé. Peut-être l'occasion pour le constructeur d'introduire de nouveaux moteurs ?

Tout automatique

Souple et silencieux, ce 1.5 de 150 ch offre des performances parmi les meilleures de la catégorie, tout en restant peu gourmand à l'usage. La boîte de vitesses mécanique disparaît de l'offre du constructeur. Cette version devient exclusivement associée à la boîte DSG à sept rapports. Dans cette finition FR, le look est assuré par des jantes de 17" et des projecteurs Full Led. Pas grand-chose à lui reprocher au niveau des équipements : digital cockpit, clim bi-zone, accès mains-libres c'est très complet. D'autant qu'elle arbore une nouvelle planche de bord. Il ne lui manque qu'une banquette coulissante pour être parfaite.

+ QUALITÉS

Agrément de conduite
Équipement de série
Nouvelle planche de bord

- DÉFAUTS

Pas de banquette coulissante

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33 700 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	128 g/km + 400 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm ³
Puissance	150 ch à 5000 tr/min
Couple	250 Nm à 1500 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/45 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	411 dm ³
POIDS	1253 kg
L x l x h (en m)	4,16 x 1,78 x 1,54
VITESSE MAXI	206 km/h
1000 m D. A.	29,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,0 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Ateca 2.0 TDI 150 DSG7 FR



La version quatre roues motrices 2.0 TDI 150 a disparu du catalogue. Idem pour la boîte de vitesses mécanique.

DSG7 sinon rien !

Sur l'Ateca, ce 2.0 TDI de 150 ch est associé obligatoirement avec la boîte automatique DSG7. La transmission mécanique disparue du catalogue limitait la consommation, mais avec 6.4 l/100 km en moyenne, cette version offre plus de 750 km d'autonomie. Les gros rouleurs apprécieront l'agrément de ce moteur TDI, un peu moins ses vocalises à l'accélération. A bord, les occupants bénéficient d'un ensemble spacieux, bien fini et confortable, même si les jantes de 18" provoquent quelques trépidations à basse vitesse. Enfin si certaines aides à la conduite sont disponibles de série d'autres ne sont accessibles qu'en option.

+ QUALITÉS

Sobriété
Agrément mécanique
Espace à bord

- DÉFAUTS

Tarif élevé

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 910 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	135 g/km + 983 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm ³
Puissance	150 ch à 3000 tr/min
Couple	360 Nm à 1600 tr/min
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/40 R 19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	515 dm ³
POIDS	1560 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,85 x 1,62
VITESSE MAXI	188 km/h
1000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,4 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

SERES

3 53,7 kWh Luxe



Nouvel acteur chinois sur notre marché, Seres pour le moment souffre d'un manque d'image.

Proposition intéressante

Premier modèle Seres distribué en Europe, le 3 est un crossover compact (4,39 m de long) 100% électrique. Si son amortissement souple garantit un bon niveau de confort, la direction floue et les pneus M+S (de série) n'en font pas un modèle de dynamisme. Toutefois, son comportement est rassurant. Spacieux et correctement équipé dans ce haut de gamme Luxe, le Seres 3 se montre aussi tonique. Et surtout, sa batterie de 53,7 kWh lui permet d'assurer près de 300 km d'autonomie moyenne (et jusqu'à 320 km en ville). Et le "plein" peut se faire en 30 mn sur une borne rapide (70 kW maximum).

+ QUALITÉS

Autonomie
Places AR
Reprises

- DÉFAUTS

Réseau/image

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	32 990 € - 4 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	163 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Electrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 53,7 kWh
COFFRE	393 dm ³
POIDS	1 708 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,85 x 1,65
VITESSE MAXI	166 km/h
1 000 m D. A.	31,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,9 s
TEMPS DE CHARGE	9h (7,4kW) 17h (secteur)
AUTONOMIE	290 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Kamiq 1.0 TSI 116 Sélection



Depuis le restylage, calandre, optiques et boucliers sont devenus un peu plus imposants.

Le petit futé

Malgré le timide et récent ravalement de façade, le Skoda Kamiq n'ira jamais inquiéter les stars de la catégorie. Néanmoins, ce petit SUV n'a pas à rougir. En plus d'être pratique et confortable, il dispose depuis peu du convaincant 1.0 TSI 116 (110 par le passé). Et bonne nouvelle, l'agrément reste au rendez-vous. Très à l'aise en ville, ce Kamiq ne rechigne pas à prendre la poudre d'escampette. En effet, les longs trajets sur autoroute ne lui posent aucun problème, d'autant qu'il fait preuve d'une belle discrétion et d'un appétit raisonnable (6,6 l/100 km de consommation moyenne mesurée par le labo Auto Plus).

+ QUALITÉS

Prestations du TSI
Consommation
Confortable

- DÉFAUTS

Tarif

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	28 610 € - 6 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	124 g/km + 280 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm ³
Puissance	116 ch à 5 000 tr/min
Couple	200 Nm à 2 000 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	360 dm ³
POIDS	1 220 kg
L x l x h (en m)	4,25 x 1,80 x 1,56
VITESSE MAXI	185 km/h
1 000 m D. A.	32,2 s
80 à 120 km/h (en 4 ^e /5 ^e /6 ^e)	8,3/11,1/15,8 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

SKODA

Kamiq 1.0 TSI 95 Active



Le Kamiq restylé devrait passer aussi inaperçu qu'avant.

Retour aux affaires

Skoda possède, lui aussi son SUV citadin. Baptisé Kamiq, ce petit SUV tout juste restylé qui arbore une ligne proche d'un break rehaussé mesure 14 cm de moins que son grand frère, le Karoq. Mais grâce à un gabarit supérieur à celui de la moyenne de la catégorie, il propose un espace intérieur généreux. Plus à l'avant, la planche de bord étonne par sa présentation et sa qualité de fabrication. Sur ce plan là, le tchèque surclasse ses concurrents directs, y compris les Volkswagen, c'est dire ! De son côté, le petit 1.0 TSI 95 n'a pas à rougir. Ses prestations sont correctes et il fait preuve d'une belle sobriété.

+ QUALITÉS

Présentation intérieure
Habitabilité
Trois cylindres suffisants

- DÉFAUTS

Moteur creux sous 2 000 tr/min

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	25 020 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	124 g/km + 280 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm ³
Puissance	95 ch à 5 000 tr/min
Couple	175 Nm à 1 600 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	360 dm ³
POIDS	1 219 kg
L x l x h (en m)	4,25 x 1,80 x 1,56
VITESSE MAXI	174 km/h
1 000 m D. A.	34,0 s
80 à 120 km/h (en 4 ^e /5 ^e)	10,6/16,1 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Kamiq 1.5 TSI 150 DSG7 Monte Carlo



Malgré la présence de la boîte DSG7, la consommation moyenne monte (presque) à 7 l/100 km.

Le roi de l'homogénéité

Cette version enfonce le clou en termes d'agrément et de confort de conduite. L'efficace 1.5 TSI 150 est épaulé par la réactive boîte DSG7. Cet ensemble séduira également ceux qui parcourent de nombreux kilomètres en ville. Cependant, il faudra tout de même déboursier 37 000 € pour cette version haut de gamme Monte Carlo. En échange, vous disposerez d'un SUV citadin looké et ultra bien équipé. Jugez plutôt, le Skoda offre de série un grand nombre d'équipements, parmi lesquels le toit ouvrant panoramique, de magnifiques sièges sport ou encore le Digital Cockpit et la lecture des panneaux.

+ QUALITÉS

Moteur/boîte séduisant
Équipement riche
Conso modérée

- DÉFAUTS

Prix salé

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 970 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	131 g/km + 650 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm ³
Puissance	150 ch à 5 000 tr/min
Couple	250 Nm à 1 500 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	360 dm ³
POIDS	1 300 kg
L x l x h (en m)	4,25 x 1,80 x 1,56
VITESSE MAXI	206 km/h
1 000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,1 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Karoq 1.0 TSI 116 Sélection



La gamme Karoq n'a pas de moteur à hybridation, même légère.

Skoda peaufine son SUV

Rien de nouveau pour le Karoq qui avait eu droit à un léger restylage en avril 2022 avec de subtiles retouches au niveau des blocs optiques, de la calandre, du bouclier et du becquet arrière. Pour le reste, rien n'a changé, la gamme s'articule toujours autour de deux essence (116 et 150 ch) et deux blocs diesels (116 et 150 ch). Le 1.0 TSI 116 d'entrée de gamme est bourré de talent et confère au Karoq un excellent agrément. A bord, la finition de base Sélection profite désormais d'une instrumentation numérique. Hélas, tous ces petits changements ont un surcoût.

+ QUALITÉS

1.0 TSI séduisant
Dotation

- DÉFAUTS

Surcoût
Evolution très sommaire

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 580 € - 6 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	136 g/km + 1074 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm ³
Puissance	116 ch à 5500 tr/min
Couple	200 Nm à 2000 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	550/661 dm ³ **
POIDS	1351 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,85 x 1,61
VITESSE MAXI	190 km/h
0 à 100 km/h	11s3
CONSUMATION MIXTE	5,9 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Karoq 1.5 TSI 150 DSG7 Sportline



En finition Sportline, le look du Karoq restylé est plus agressif avec son kit carrosserie spécifique.

Le plus séduisant

Pour 1780 € en plus, le très talentueux TSI 150 s'associe à la boîte DSG7. Fidèle à elle-même, cette transmission s'apprécie pour sa douceur, sa réactivité et sa bonne gestion. Elle est également un gage de sérénité supplémentaire pour ceux qui sont amenés à effectuer de nombreux kilomètres en ville ou dans les bouchons. Bonne nouvelle, la consommation reste convenable avec une moyenne de 7,9 l/100 km. Et si le look est une priorité, optez pour la somptueuse finition Sportline dotée d'une calandre noire, de jantes alu 18" ou encore des phares avant full leds. Mais attention au tarif qui devient salé !

+ QUALITÉS

Look sportif
Équipement moderne
Agrément moteur/boîte

- DÉFAUTS

Prix

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 200 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	140 g/km + 1504 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm ³
Puissance	150 ch à 5000 tr/min
Couple	250 Nm à 1500 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/50 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	550/661 dm ³
POIDS	1427 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,85 x 1,61
VITESSE MAXI	195 km/h
1000 m D. A.	30,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
CONSUMATION MOYENNE	7,9 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Karoq 1.5 TSI 150 Sélection



Le moteur de 150 ch est le plus réussi de la gamme Karoq mais le malus dépasse les 1300 €.

Le plus pertinent

Le Karoq a droit au récent bloc 1.5 TSI 150. Un des meilleurs choix de moteurs du catalogue qui se distingue entre autres par sa douceur d'utilisation et ses bonnes performances. Ceux qui voyagent souvent en famille seront conquis par ce SUV compact élaboré sur la base du Volkswagen Tiguan et doté d'une bonne modularité. Côté motorisation en revanche, ce bloc n'aime pas les montées en régimes et au delà des 6000 tr/min, il commence à se faire un peu trop bruyant dans l'habitacle. Enfin, si le Karoq ne réalise pas des exploits en termes d'agilité, il profite de suspensions assez moelleuses.

+ QUALITÉS

Moteur essence séduisant
Confort correct

- DÉFAUTS

Bruyant à haut régime
Malus

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 650 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	139 g/km + 1386 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm ³
Puissance	150 ch à 5000 tr/min
Couple	250 Nm à 1500 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/50 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	550/661 dm ³
POIDS	1452 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,85 x 1,63
VITESSE MAXI	187 km/h
1000 m D. A.	31,9 s
80 à 120 km/h (en 4 ^e /5 ^e /6 ^e)	9,2/12,0/14,7 s
CONSUMATION MOYENNE	8,0 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Kodiaq 1.5 TSI 150 Hybrid Sportline



Avec son habitabilité XXL, le Kodiaq a de quoi séduire les familles. Reste à gagner en agilité...

Taillé pour les familles

Rival des Renault Espace et Peugeot 5008, le nouveau Skoda Kodiaq mise sur le sens pratique. Moins dynamique que l'un, moins moelleux que l'autre, il séduit par son immense habitabilité, son grand coffre (jusqu'à 660 dm³), sa finition soignée et son équipement généreux : conduite semi-autonome, clim' automatique trizone, etc... En version 1.5 TSI microhybride 150 ch Sportline, il affiche toutefois un tarif assez élevé (50730 €, hors malus), proche d'un Espace full hybrid, plus puissant et efficace. Malus inclus, l'addition grimpe, mais une remise potentielle de 7 % adoucit la facture.

+ QUALITÉS

Finition/dotation
SUV très logeable

- DÉFAUTS

Agilité
Budget

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 730 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	143 g/km + 3565 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm ³
Puissance	150 ch à 5000 tr/min
Couple	250 Nm à 1500 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/55 R 18
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	660/835/335 dm ³
POIDS	1637 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,87 x 1,68
VITESSE MAXI	206 km/h
1000 m D. A.	31,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSUMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Kodiaq 2.0 TDI 150 Sélection



Installés au 2^e rang, les plus grands passagers pourront étendre leurs jambes encore plus qu'avant...

L'ami des familles

Le nouveau Skoda Kodiaq gagne 6 cm pour mieux choyer ses passagers, jusqu'à 7 adultes confortablement installés. Spacieux, astucieux et bien fini, il soigne également les familles grâce à son grand coffre (jusqu'à 845 dm³) et une dotation digne des meilleurs, incluant des équipements non négligeables. Sous le capot, le 2.0 TDI 150 ch se montre adapté : sobre (6,1 l/100 km mesurés par notre labo), discret et suffisamment coupleux pour les longs trajets. Néanmoins, sur la route, le Kodiaq privilégie le confort et l'efficacité sur autoroute. Un SUV grand format pensé pour voyager loin... et en toute sérénité.

+ QUALITÉS

Insonorisation
Diesel convaincant

- DÉFAUTS

Comportement
Garabit imposant

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 230 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	143 g/km + 3117 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm ³
Puissance	150 ch à 3000 tr/min
Couple	360 Nm à 1600 tr/min
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/45 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	660/835/335 dm ³
POIDS	1815 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,87 x 1,68
VITESSE MAXI	199 km/h
1000 m D. A.	32,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,2 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,1 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Enyaq 85 286 ch Plus



Le regard de l'Enyaq s'affine au profit du style et de l'efficacité. Le coefficient de pénétration dans l'air a été amélioré.

Séduisant restylage

L'Enyaq, premier SUV électrique de Skoda, évolue avec un restylage profond. Plus élégant, avec des optiques affinées et une nouvelle calandre « Crystal Face », il conserve son habitabilité généreuse et son équipement de qualité, propose un intérieur raffiné, un confort renforcé, un coffre spacieux (585 à 1 710 l) et des technologies modernes, livrées de série comme la clim. tri-zone et le régulateur de vitesse couplé à un assistant dans les embouteillages. L'autonomie grimpe à 581 km avec la batterie de 77 kWh, et l'agrément de conduite reste excellent, alliant confort, stabilité et agilité. Disponible à partir de 50 170 €, il est compétitif face à la concurrence.

+ QUALITÉS

Autonomie confortable
Habitacle spacieux
Qualités routières

- DÉFAUTS

Lourd

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	53 500 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	286 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20 - 255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	588 dm ³
POIDS	2140 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,88 x 1,61
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	27,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,9 s
TEMPS DE CHARGE	48h (secteur) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	425 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Elroq 85 285 ch Plus



La charge rapide monte à 175 kW en pic et permet de passer de 10 à 80 % en 28 mn.

Le bon plan

Skoda muscle son offre électrique avec l'Elroq, un SUV compact plus court, moins cher que l'Enyaq, mais tout aussi ambitieux. Avec ses 440 km d'autonomie mesurés, un moteur de 286 ch et une batterie de 77 kWh (capacité nette), il combine bonnes performances et agrément de conduite. Habitacle, futé dans ses rangements, bien équipé, il séduit aussi par un tarif de départ plutôt attractif (33 300 €). Seul bémol : un amortissement un peu trop ferme sur les routes dégradées. Reste que son rapport prix/prestations en fait un redoutable concurrent sur le marché. Encore une fois, Skoda frappe fort.

+ QUALITÉS

Prix intéressant
Autonomie convenable
Agilité/performance

- DÉFAUTS

Poids élevé

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 430 € - 6 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	286 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19 - 255/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	470 dm ³
POIDS	2104 kg
L x l x h (en m)	4,49 x 1,89 x 1,66
VITESSE MAXI	182 km/h
1000 m D. A.	27,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	28 mn (rapide) 8h (11kW)
AUTONOMIE	440 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Enyaq Coupé 85x 286 ch Sportline



Si cette version accepte les charges rapides jusqu'à 175 kW, le confort reste, pour sa part, parfait.

Un peu plus branché !

Voici l'Enyaq 85x version coupé. Sa ligne de toit profilée devrait séduire le plus grand et ce malgré sa garde au toit aux places arrière un peu moins généreuse (92 cm au lieu de 98 cm). Mais rassurez-vous, les grands adultes restent très à l'aise. Le grand coffre, lui, affiche une valeur similaire à celle du modèle classique (588 dm³). Et pour le reste, rien ne change. L'Enyaq Coupé restylé profite du même châssis et du même groupe motopropulseur que l'Enyaq. Ici, la grosse batterie de 77 kWh (capacité utile) offrirait une autonomie de 551 km mais dans la vraie vie, comptez 80 km de moins.

+ QUALITÉS

Ligne séduisante
Autonomie correcte
Habitabilité et coffre

- DÉFAUTS

Confort parfait

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	56 430 € - 5 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	286 ch
Couple	NC Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20 - 255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	588 dm ³
POIDS	2208 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,88 x 1,62
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	27,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	7h30 (11kW) 28 mn (rapide)
AUTONOMIE	545 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Smart #1 66 kWh 272 ch Premium



Cette Smart propose de série l'assistance au créneau, la conduite semi-autonome, le régulateur de vitesse... smart !

Nouvelle donne

Le #1 (prononcé Hashtag-One) est le premier SUV de la marque. Longue de 4,27 m et forte d'une batterie de 66 kWh, cette Smart développe pas moins de 272 ch ! Ça marche, mais le comportement routier déçoit. Les suspensions souples la rendent sensible au roulis. A bord, on retrouve l'univers Smart, bien équipé, ultra connecté via l'écran tactile de 12,8". L'ergonomie est bien pensée et les rangements nombreux. La banquette coulissante sur 13 cm permet d'augmenter le volume de coffre. Le constructeur optimiste annonce une autonomie de 450 km, dans la "vraie vie", tablez plutôt sur 350 km.

+ QUALITÉS

Aspects pratiques
Équipement de série

- DÉFAUTS

Comportement
Confort

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 315 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	272 ch
Couple	343 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 66 kWh
COFFRE	333/445 dm ³
POIDS	1814 kg
L x l x h (en m)	4,27 x 1,83 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
1 000 m D. A.	27,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	11h (7,4 kW) 23h (secteur)
AUTONOMIE	355 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Smart #3 66 kWh 272 ch Premium



Malgré un prix inférieur à 47 000 €, cette Smart ne bénéficie pas du bonus écologique car elle est construite en Chine.

Coupé branché

Techniquement, rien ne sépare ce modèle de la première du nom l'#1. Batterie de 66 kWh et toujours 272 ch. La plateforme est commune. Cette déclinaison « coupé » de l'#1 est plus longue (+13 cm) et plus basse (-8 cm) et sa ligne est plus fluide. A bord, on retrouve l'ambiance de sa petite sœur. Plaque de bord identique, à l'exception d'aérateurs centraux ronds, écran numérique de 12,8". A l'arrière malgré l'absence d'une banquette coulissante, les grands gabarits apprécieront l'espace proposé. Confortable malgré des jantes de 19" le comportement est aussi plus rigoureux grâce à des suspensions plus fermes que l'#1.

+ QUALITÉS

Comportement
Confort

- DÉFAUTS

Volume de coffre
Pas de bonus

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 315 € - 5 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	272 ch
Couple	343 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 66 kWh
COFFRE	377+15 dm ³
POIDS	1814 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,84 x 1,56
VITESSE MAXI	180 km/h
1 000 m D. A.	26,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,2 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 23h (secteur)
AUTONOMIE	330 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Smart #1 66 kWh 428 ch Brabus



Course à la puissance

Cette version se distingue par des boucliers spécifiques et des bas de caisse arborant le logo Brabus. Le capot retravaillé a deux entrées d'air factices et les jantes alu ont un dessin propre à cette finition. A l'intérieur, on retrouve la touche sport avec le pédalier alu, des ceintures de sécurité de couleur rouge comme les surpiques du tableau de bord. Le toit panoramique est de série. Cette version équipée de deux moteurs développe 428 ch et dispose de 4 roues motrices. Si les accélérations sont franches, le train avant n'est pas très incisif et la belle pèse tout de même 1900 kg.

+ QUALITÉS

Performances
Équipements de série

- DÉFAUTS

Tarif
Poids

Avec 3'9 secondes au 0 à 100 km/h annoncées par le constructeur, cette Smart accélère plus fort qu'une Tesla Model 3 grande autonomie.



Finition parfaite, mais équipement complet et rangements nombreux. Dommage que ce SUV ait opté pour le "tout tactile".

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 315 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	428 ch
Couple	543 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 66 kWh
COFFRE	333/445 dm ³
POIDS	1 955 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,83 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
1 000 m D. A.	24,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,2 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 23h (secteur)
AUTONOMIE	290 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

SUBARU

Solterra EV AWD 218 Comfort



Malgré son poids élevé (2 018 kg), le Solterra à quatre roues motrices affiche de bonnes prestations routières.

Nouveau positionnement

Sportivité et performances sont les premiers mots qui viennent à l'esprit lorsqu'on évoque Subaru ! Sauf que nous sommes en 2025 et que la vision est désormais tout autre. En effet, la marque a récemment lancé son premier modèle 100 % électrique et c'est un SUV, actuellement proposé avec une remise exceptionnelle de 10 000 € ! Fruit d'une collaboration avec Toyota, le Solterra est un clone du bZ4X. Doté de deux moteurs électriques d'une puissance de 218 ch, le groupe motopropulseur est alimenté par une batterie de 71,4 kWh. Selon nos mesures, l'autonomie plafonnerait à 330 km, ce qui est une valeur très moyenne pour cette catégorie.

+ QUALITÉS

Comportement routier
Habitabilité convenable

- DÉFAUTS

Autonomie
Tarif

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 990 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	218 ch
Couple	336 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/60 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 71,4 kWh
COFFRE	560 dm ³
POIDS	2018 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,86 x 1,65
VITESSE MAXI	167 km/h
1000 m D. A.	28,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
TEMPS DE CHARGE	11h (7,4kW) 45h (secteur)
AUTONOMIE	330 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

S-Cross 1.4 Boosterjet Hybrid Style



S'il n'est pas le plus sexy de sa catégorie, le Suzuki S-Cross profite d'une carrosserie bien protégée.

Un choix malin

Moins connu que le Vitara, le Suzuki S-Cross est un crossover qui a pourtant des arguments intéressants. Sous le capot, son petit 4 cylindres dispose d'une micro-hybridation 48V efficace, qui lui permet une belle souplesse et une consommation intéressante. Autre atout du modèle, la possibilité d'être configuré avec 4 roues motrices, pour 2 000 € de plus. A bord, l'ambiance apparaît austère et un brin dépassée, même si la finition a progressé et que l'interface GPS est plutôt dans le coup. Surtout, l'habitabilité est généreuse, que ce soit aux places arrière, et le coffre s'avère pratique.

+ QUALITÉS

Prix/équipements
Motorisation sobre
Habitacle fonctionnel

- DÉFAUTS

Ambiance intérieure

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	32 240 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	122 g/km + 240 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 373 cm ³
Puissance	129 ch à 5500 tr/min
Couple	235 Nm à 2000 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	430 dm ³
POIDS	1 242 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,79 x 1,58
VITESSE MAXI	195 km/h
1000 m D. A.	30,8 s
80 à 120 km/h (en 4 ^e /5 ^e /6 ^e)	7,8/10,0/12,1 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,0 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

SUZUKI

Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid Privilège



Le dernier restylage en date du Vitara lui a apporté un bouclier avant très légèrement modifié.

Toujours prêt !

Concurrent des Peugeot 2008 et Renault Captur, le Vitara a pour lui une véritable allure de baroudeur. Il peut également séduire par son habitabilité satisfaisante et sa présentation réussie. Cette version dispose aussi d'un efficace 4 cylindres 1.4 turbo-essence épaulé d'une micro-hybridation et développant 129 ch. Doux à l'usage, il sait aussi se montrer plus dynamique, profitant d'un poids contenu. Ce qui l'aide aussi à consommer très peu pour la catégorie. Dommage, il manque d'insonorisation et d'une finition un peu plus cossue face à une concurrence très relevée dans ce segment.

+ QUALITÉS

Moteur dynamique
Existe en 4x4 (+ 2 000 €)

- DÉFAUTS

Insonorisation perfectible
Concurrence rude

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	27 240 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	119 g/km + 190 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 373 cm ³
Puissance	129 ch à 5500 tr/min
Couple	235 Nm à 2000 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	417 dm ³
POIDS	1 214 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,78 x 1,61
VITESSE MAXI	184 km/h
1000 m D. A.	31,0 s
80 à 120 km/h (en 4 ^e /5 ^e /6 ^e)	7,8/9,8/12,1 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,1 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Across 2.5 Hybride Rechargeable Pack



Clone du Toyota RAV4, l'Across s'en démarque à l'extérieur avec une face avant totalement remodelée.

Clone parfait

Suzuki a choisi de proposer l'Across uniquement avec l'ambitieux 4 cylindres 2.5 hybride rechargeable du Toyota RAV4, modèle dont il est le clone. La puissance maxi combinée est impressionnante (306 ch), et les performances dignes d'une GTI lorsque la batterie est chargée à bloc. Bonne nouvelle, une fois épuisés les 64 km d'autonomie électrique moyenne, la consommation en mode hybride est inversement proportionnelle aux performances, avec 6,6 l/100 km mesurés. Très proche du Toyota, l'Across vient, comme lui, de recevoir un chargeur embarqué de 6,6 kW et de nouveaux écrans.

+ QUALITÉS

Performances de haute volée
Autonomie électrique

- DÉFAUTS

Prix très élevé
Concurrence du RAV4

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 290 € - 10 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	22 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2 467 cm ³
Puissance	306 ch cumulées
Couple	227 Nm (+ 270 et 121 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto.
PNEUS	235/55 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	487 dm ³
POIDS	1 951 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,86 x 1,69
VITESSE MAXI	189 km/h
1000 m D. A.	27,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Model X 97 kWh 1020 ch Plaid



Ce Model X Plaid promet à ses occupants des sensations fortes.

SUV de l'extrême

Outre la très surprenante Model S Plaid, l'atypique SUV Model X bénéficie lui aussi de la puissance complètement surréaliste de 1020 ch. Comme la berline, le SUV profite de la batterie de 97 kWh et des trois moteurs électriques (un à l'avant et deux à l'arrière). L'ensemble offre des performances dignes des meilleures hypercars de la planète (0 à 100 km/h en 3s!). Des performances quasi impossibles à tester sur route ouverte ! Mais ce Model X Plaid s'apprécie aussi pour sa belle habitabilité (6 places) et son sens pratique (coffre géant). Son prix : 124990 € !

+ QUALITÉS

80 à 120 km/h en 1s3
Habitabilité
430 km d'autonomie

- DÉFAUTS

Pour quoi faire ?

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	124990 € - 15 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	1020 ch
Couple	1400 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/35 R 22 - 285/35 R 22
BATTERIE	Lithium-ion 97 kWh
COFFRE	790+180 dm ³
POIDS	2500 kg
L x l x h (en m)	5,06 x 2,00 x 1,68
VITESSE MAXI	263 km/h
1000 m D. A.	19,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	1,3 s
TEMPS DE CHARGE	1h (rapide) 9h (11kW)
AUTONOMIE	430 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Model X 97 kWh 670 ch 4x4



Le Model X est doté d'une batterie de nouvelle génération lui donnant une autonomie moyenne de 576 km.

Nouvelle technologie

Tout comme la Model S, le très original SUV Model X profite depuis peu des dernières mises à jour. Les retouches esthétiques concernent notamment le bouclier avant, le diffuseur arrière, les jantes à l'extérieur, et l'adoption du volant aviation et d'un écran positionné en mode paysage à l'intérieur. On reste toujours aussi stupéfait par l'espace disponible à l'arrière. Pour le reste, le Model X hérite du même groupe motopropulseur que celui de la Model S, à savoir deux moteurs électriques d'une puissance cumulée de 670 ch ! Inutile de vous parler des performances dignes d'une GT...

+ QUALITÉS

Performance hors-norme
Autonomie annoncée
6 places

- DÉFAUTS

Hausse des tarifs

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	114990 € - 11 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	670 ch
Couple	1050 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/45 R 20 - 275/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 97 kWh
COFFRE	860+180 dm ³
POIDS	2346 kg
L x l x h (en m)	5,06 x 2,00 x 1,68
VITESSE MAXI	250 km/h
1000 m D. A.	22,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,0 s
TEMPS DE CHARGE	35mn (rapide) 9h30 (11kW)
AUTONOMIE	480 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Model Y 79 kWh 410 ch Grande Autonomie



Désir de revanche

Si l'autonomie du Model Y d'entrée de gamme vous paraît insuffisante, Tesla propose, pour 8000 € de plus, la version Grande Autonomie. Selon l'américain, cette déclinaison revendique un rayon d'action de 586 km. Un peu optimiste, car dans la vraie vie, il faudra tabler sur un peu moins. Une donnée somme toute assez confortable, notamment pour ceux qui roulent beaucoup. Par ailleurs, les performances délivrées par cette déclinaison de 410 ch s'annoncent canons. Tout juste restylé, le SUV expédie le 0 à 100 km/h en seulement 4s8. Seul hic : le confort de suspensions.

+ QUALITÉS

Ambiance intérieure
Autonomie/performances

- DÉFAUTS

Sensation direction/freins
Raideur des amortisseurs

Cette version Grande Autonomie à transmission intégrale combine performances et motricité irréprochable.



A bord, on retrouve avec plaisir l'imposant écran tactile à la fois lisible et facile à utiliser. De plus, l'Autopilot est de série sur tous les modèles Y.

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	52990 € - 11 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	410 ch
Couple	493 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 79 kWh
COFFRE	695+105 dm ³
POIDS	2000 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,98 x 1,63
VITESSE MAXI	201 km/h
1000 m D. A.	24,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,6 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 30 min (rapide)
AUTONOMIE	465 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Model Y 60 kWh 299 ch



Le Model Y a enfin été restylé ! L'avant évoque le pick-up Cybertruck et l'arrière se dote d'un nouveau bandeau lumineux.

Mise à jour vitale

Après un recul de 23 % des ventes en France en 2024, le Tesla Model Y évolue pour rester dans la course. Nouveau bouclier avant inspiré du Cybertruck, feux arrière redessinés, jantes inédites et amélioration de l'aérodynamique sont au programme. À bord : sièges repensés, éclairage d'ambiance, matériaux revus, et retour du commodo de clignotants, plus pratique que les boutons au volant. Les passagers arrière profitent d'un écran tactile, et la banquette devient rabattable électriquement. Côté autonomie, cette version de base (299 ch) peut parcourir jusqu'à 400 km, selon le constructeur.

+ QUALITÉS

Rapport prix/prestations
Autonomie acceptable
Éligible au bonus

- DÉFAUTS

Visibilité AR

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 990 € - 7 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3 000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	299 ch
Couple	440 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 62 kWh
COFFRE	695+105 dm ³ **
POIDS	1 928 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,98 x 1,63
VITESSE MAXI	201 km/h
0 à 100 km/h	5s9
TEMPS DE CHARGE	5h40 (11kW) 23h (secteur)
AUTONOMIE	500 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus



Yaris Cross Hybride 130 AWD Première



Dans cette finition haut de gamme "Première", la Yaris Cross bénéficie d'une peinture biton.

Montée en puissance

Ils ne sont pas légion les SUV citadins disponibles en 4x4. C'est le cas de ce Yaris Cross qui subit un mini restylage. La transmission intégrale vous coûtera, à finition équivalente, 2 000 € de plus que la version 4x2. Du côté de la motorisation, le nouveau bloc hybride de 130 ch est l'unique offre dans cette configuration. Bien pour les performances, un peu moins pour le budget. Il faut quand même nuancer car cette nouvelle finition Première offre de série un équipement très complet écran multimédia 12,3 pouces, pare-brise chauffant, toit panoramique. Enfin, le confort progresse !

+ QUALITÉS

Moteur plus discret
Présentation / équipement

- DÉFAUTS

Tarif élevé
Coffre plus petit (4x4)

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 300 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	116 g/km + 125 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 490 cm ³
Puissance	130
Couple	185
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto.
PNEUS	215/50 R 18
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	368 dm ³ **
POIDS	1 349 kg
L x l x h (en m)	4,20 x 1,77 x 1,60
VITESSE MAXI	163 km/h
0 à 100 km/h	11s4
CONSUMATION MIXTE	5,9 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus



TOYOTA

Yaris Cross Hybride 116 Design



A l'instar de la citadine Yaris, cette déclinaison Cross est elle aussi fabriquée en France.

Original, pas gourmand

Vous aimez la Yaris, vous aimerez encore plus cette déclinaison Cross. Ce SUV urbain affiche une ligne singulière et robuste, un peu à contre-courant de ce que propose la concurrence. À bord, le traitement est plus consensuel et identique à celui de la Yaris, mais on remarque l'intégration d'une instrumentation numérique. En revanche, l'espace intérieurs s'avère assez étiqué. Mais le coffre, avec 436 dm³, est très généreux. Sous le capot, c'est le moteur de la Yaris Hybride qui remplit. Un peu juste en performances, il est en revanche très sobre. En version Design, l'équipement est au top.

+ QUALITÉS

Offre originale sur le segment
Coffre volumineux

- DÉFAUTS

Reprises moyennes
Le prix n'est pas bradé

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	30 800 € - 5 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	102 g/km - 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 490 cm ³
Puissance	116 ch à nc tr/min
Couple	141 Nm à nc tr/min
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à variation continue
PNEUS	215/50 R 18
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	436 dm ³
POIDS	1 242 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,77 x 1,60
VITESSE MAXI	166 km/h
1000 m D. A.	33,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,2 s
CONSUMATION MOYENNE	5,7 l/100 km



C-HR Hybride 140 Collection



À tout miser sur un design atypique, Toyota sacrifie l'espace aux places arrière et le coffre du C-HR.

Stylé et sobre

Le style de ce dernier opus reste spectaculaire. La motorisation évolue sensiblement. Le 1.8l développe désormais 140 ch en lieu et place des 122 ch de l'ancienne génération. La douceur de conduite est au rendez-vous et les consommations maîtrisées. Petit bémol en ce qui concerne la transmission à variation continue qui emballer encore trop le moteur. À bord, si le confort progresse, l'amortissement manque encore de douceur. On se console avec un équipement de série généreux (conduite semi-autonome...). Dommage que l'espace soit compté aux places arrière et le volume de coffre limité.

+ QUALITÉS

Sobriété
Équipements

- DÉFAUTS

Habitabilité / Coffre
Phases d'accélérations

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 750 € - 5 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	109 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 798 cm ³
Puissance	140 ch à nc tr/min
Couple	142+185 Elec. Nm à nc tr/min
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/50 R 19
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	390 dm ³
POIDS	1 487 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,83 x 1,56
VITESSE MAXI	167 km/h
1000 m D. A.	33,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,8 s
CONSUMATION MOYENNE	5,8 l/100 km



C-HR Hybride 200 AWD-i 197 ch GR Sport



Dans cette configuration, la finition GR Sport dispose de 4 roues motrices pour davantage de sécurité, mais le budget explose.

Compétence et style

Cette version est équipée d'un bloc 2.0 l et s'offre un moteur électrique un peu plus puissant que l'Hybrid 140 ch (111 ch contre 94 ch). L'ensemble développe 197 ch et 190 Nm de couple. Les bonnes performances et les consommations raisonnables en font un bon compagnon. La douceur de conduite conserve une tendance au patinage lors d'une forte accélération. Si le confort s'améliore, l'espace réservé aux passagers arrière est toujours compté comme les rangements et le volume de coffre. Et pour finir son tarif est assez conséquent...

+ QUALITÉS

Agrément de conduite
Consommation

- DÉFAUTS

Habitabilité/Coffre
Tarif

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 750 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	115 g/km + 100 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1987 cm ³
Puissance	197
Couple	190+206+84
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto.
PNEUS	245/45 R 20
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	365 dm ³
POIDS	1583 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,83 x 1,56
VITESSE MAXI	187 km/h
1000 m D. A.	29,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,3 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,1 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

bZ4X 204 ch 2WD Pure



La modification des règles du bonus écologique et le laborieux démarrage du bZ4X ont contraint le constructeur à ne pas toucher au tarif de ce modèle.

Toute première fois

Toyota arrive tard avec son premier modèle 100 % électrique. De plus, ce dernier est soumis à une rude concurrence. Pour le reste, le bZ4X a une identité originale : une face avant dynamique et un arrière plus massif. Au volant pas de surprise, silencieux et confortable, le comportement est proche du VW ID.4, il n'aime pas être brusqué. Dans cette version deux roues motrices, un seul moteur sur le train avant anime ce SUV de près de deux tonnes qui développe ici 204 ch, c'est bien suffisant. La batterie de 71.4 kWh autorise une autonomie moyenne de 365 km.

+ QUALITÉS

Confortable
Habitabilité

- DÉFAUTS

Autonomie
Comportement pataud

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 900 € - 5 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	204 ch
Couple	265 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/60 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 71,4 kWh
COFFRE	560 dm ³
POIDS	1911 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,86 x 1,65
VITESSE MAXI	166 km/h
1000 m D. A.	30,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 45h (secteur)
AUTONOMIE	365 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

C-HR Hybride Rechargeable 225 Collection Première



Dans cette finition haut de gamme, le C-HR se pare de série d'un toit vitré opacifiant, de la navigation connectée, d'un hayon motorisé...

Enfin rechargeable

Le C-HR devient hybride rechargeable pour la première fois avec 223 ch cumulés. Le moteur électrique de 163 ch est alimenté par une batterie de 13,6 kWh. Ce qui permet de parcourir 60 km sans faire frémir le quatre cylindres. Ensuite, ce modèle se conduit comme n'importe quel véhicule hybride. Comptez 5,8 l/100 km de consommation moyenne sur une longue distance. Les nouvelles suspensions offrent davantage de fermeté lorsque le rythme s'accélère, ce qui profite au dynamisme, mais la direction pourtant précise manque de feeling. Et le tarif n'est pas accessible à toutes les bourses.

+ QUALITÉS

Consommation
Richement doté

- DÉFAUTS

Tarif
Visibilité 3/4 arrière

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 400 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	19 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1987 cm ³
Puissance	197 ch à nc tr/min
Couple	190+206 Elec Nm à nc tr/min
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/50 R 19
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	365 dm ³
POIDS	1502 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,83 x 1,56
VITESSE MAXI	185 km/h
1000 m D. A.	29,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,3 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

RAV4 2.5 Hybrid 218 ch 2WD Dynamic



Depuis quelques mois, le RAV4 reçoit cet inédit dessin de feux sur les finitions Dynamic et Dynamic Business.

Il résiste !

Audacieuse, cette cinquième version du RAV4 opte pour une ligne moins sportive mais plutôt musculeuse et taillée à la serpe. Sa nouvelle signature lumineuse reprend celle de l'offre Trail depuis peu... sauf sur cette finition Dynamic, spécifique. Moins spectaculaire à l'intérieur, il propose un dessin dans l'air du temps, avec un grand écran central (bientôt agrandi). Les prises USB passent au format USB-C. Le moteur hybride reste un modèle de sobriété et les performances sont bonnes, l'agrément de la boîte CVT un peu moins. Enfin, l'amortissement est prévenant et l'ensemble est moins pataud qu'avant.

+ QUALITÉS

Douceur et amortissement
Mise à jour régulière

- DÉFAUTS

Bruit du moteur essence
Pas assez sobre

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 950 € - 9 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	126 g/km + 330 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	2487 cm ³
Puissance	218 ch à nc tr/min
Couple	221 + 202 Elec. Nm à nc tr/min
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/65 R 17
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	654 dm ³
POIDS	1684 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,86 x 1,69
VITESSE MAXI	188 km/h
1000 m D. A.	29,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Land Cruiser 204 D-4D Lounge



Sa capacité passe à sept places grâce à l'ajout de deux sièges escamotables dans le coffre, (option à 1500 €).

Papi résiste !

Cette 15^e génération n'est proposée qu'en version 5 portes. Il est toujours équipé de son moteur diesel de 2.8 développant 204 ch mais dispose d'une nouvelle boîte de vitesses à 8 rapports. A bord, l'habitacle est modernisé. La planche de bord est très actuelle avec un système multimédia. Si l'on omet le gabarit et ses 2340 kg, ce Land Cruiser se conduit facilement et dans le confort. Mais il est avant tout conçu pour le Off-Road. Il s'équipe entre autres de nouvelles fonctionnalités comme le Crawl Control, qui gère le couple moteur et les freins pour maintenir une vitesse en tout-terrain.

+ QUALITÉS
Confort/habitabilité
Puissance moteur

- DÉFAUTS
Gabarit imposant
Malus maximum

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	91 000 € - 11 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	279 g/km + 70 000 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	2755 cm ³
Puissance	204 ch à 3000 tr/min
Couple	500 Nm à 1600 tr/min
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	265/60 R 20
RESERVOIR	80 litres
COFFRE	761 dm ³
POIDS	2461 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 1,98 x 1,93
VITESSE MAXI	174 km/h
1000 m D. A.	33,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,8 s
CONSUMMATION MOYENNE	10,2 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Highlander 2.5 Hybride 248 ch Lounge



Le Highlander c'est la version longue 7 places du RAV4. Tout ou presque a été redessiné.

RAV4 grand format

Un SUV XXL japonais fabriqué aux Etats-Unis, avouez que c'est plutôt exotique ! Pour pouvoir proposer un maximum de confort et d'habitabilité à ses 7 passagers, le Toyota Highlander mise sur la technologie hybride. Son 2.5 essence associé à un moteur électrique offre des performances suffisantes, mais sa boîte CVT fait trop brailler la mécanique. Le comportement routier, s'il manque de dynamisme, bénéficie de la sécurité des 4 roues motrices. Pour le reste, le Highlander fait la part belle aux équipements avec un système multimédia de 12,3", l'affichage tête haute, la sellerie cuir...

+ QUALITÉS
Confort 5 étoiles
Habitabilité

- DÉFAUTS
Malus
Boîte CVT

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	71 000 € - 10 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	157 g/km + 10 968 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2487 cm ³
Puissance	248 ch
Couple	239 Nm + (270 et 121 Nm électriques)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto.
PNEUS	235/55 R 20
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	618/778 dm ³
POIDS	2103 kg
L x l x h (en m)	4,97 x 1,93 x 1,76
VITESSE MAXI	187 km/h
1000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,8 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

RAV4 Hybride Rechargeable 306 Collection



L'habitacle du Rav4 est un des plus spacieux de sa catégorie et est généreux en équipement. Le restylage apporte des ports USB-C.

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	58 050 € - 10 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	22 g/km + 2090 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2487 cm ³
Puissance	306 ch cumulés
Couple	227 Nm + (270 Nm + 121 Nm électriques)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto.
PNEUS	235/55 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	517 dm ³
POIDS	1985 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,86 x 1,69
VITESSE MAXI	189 km/h
1000 m D. A.	27,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Chère hybridation

Le Toyota RAV4 existe en hybride rechargeable. Une version devenue d'emblée la nouvelle référence chez les SUV compacts. En performance, il tient tête à bon nombre de GTi, en consommation moyenne, c'est du très bon également, avec seulement 6,6 l/100 km mesurés par notre labo. Mais surtout il affiche une belle autonomie en mode 100% électrique d'environ 65 km selon nos mesures. À l'été 2022, il a profité d'une évolution de son système multimédia, de l'adoption d'un écran central tactile plus grand, en revanche, il n'a toujours pas été restylé malgré ses sept ans.

+ QUALITÉS
Consommation
Autonomie au top

- DÉFAUTS
Boîte perfectible
Style vieillissant

Des performances et une consommation remarquables.

T-Cross 1.0 TSI 95 Life Plus



Le restylage du T-Cross est du genre discret. Mais les changements à bord sont plus significatifs.

Polo surélevée

VW drague les amateurs de petits SUV avec ce T-Cross au format de poche. Et de belle manière, puisque celui-ci se montre pratique avec un bel espace dans l'habitacle comme dans le coffre, un siège passager rabattable à plat, une banquette coulissant sur 14 cm et de nombreux rangements. Récemment restylé, il offre enfin une finition à la hauteur de son blason... Et de son tarif. Bien que placide, le comportement routier rassure, de même que la position de conduite en hauteur. Et le moteur 1.0 turbo de 95 ch se montre discret, sobre, et déjà suffisamment performant. Mais les tarifs continuent de monter, et sont déjà élevés en entrée de gamme.

+ QUALITÉS

Fonctionnalité
Espace intérieur
Douceur à l'usage

- DÉFAUTS

Entrée de gamme déjà chère

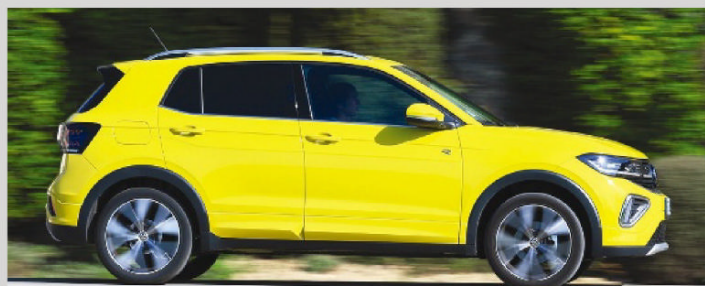
LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	28 400 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	129 g/km + 450 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm ³
Puissance	95 ch à 5500 tr/min
Couple	175 Nm à 2000 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	444/569 dm ³
POIDS	1230 kg
L x l x h (en m)	4,11 x 1,76 x 1,56
VITESSE MAXI	174 km/h
1000 m D. A.	33,8 s
80 à 120 km/h (en 4 ^e /5 ^e)	10,1/15,4 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

T-Cross 1.5 TSI 150 DSG7 R-Line



L'arrivée du 1.5 TSI 150 ch rend ce T-Cross encore plus polyvalent et agréable... Mais attention à la facture !

Petit SUV aux gros bras

Restylé depuis peu, le T-Cross, concurrent des 2008 et Captur, a désormais droit au bloc 4 cylindres essence de 150 ch. De quoi lui offrir des performances de premier ordre, et surtout un agrément quasi inédit sur ce segment. Bonne surprise, le malus ne s'envole pas, et les consommations restent raisonnables (6,8 l/100 km en moyenne selon nos mesures). En revanche, les tarifs sont costauds : plus de 35 000 € en R-Line, voilà qui commence à faire pour le plus petit des SUV de Volkswagen, surtout qu'ailleurs, on a accès à de l'hybride à ce prix. Mais la dotation technologique est riche : conduite semi-autonome, éclairage matrix LED...

+ QUALITÉS

Performant et sobre
Qualité intérieure en hausse
Équipement riche

- DÉFAUTS

Tarifs élevés pour le segment

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 910 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	135 g/km + 983 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm ³
Puissance	150 ch à 6000 tr/min
Couple	250 Nm à 1500 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/45 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	444/569 dm ³
POIDS	1302 kg
L x l x h (en m)	4,14 x 1,76 x 1,58
VITESSE MAXI	200 km/h
1000 m D. A.	29,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,8 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

T-Cross 1.0 TSI 115 DSG7 Life Plus



Le restylage se reconnaît, à l'arrière, par une nouvelle signature lumineuse en croix. L'éclairage Matrix LED est en option.

Totale décontraction

Ce T-Cross TSI 115 peut être équipé, au choix, d'une boîte manuelle ou de cette auto. DSG7. Typée écolo en mode normal, celle-ci a tendance à monter un peu trop tôt les rapports mais a le mérite de reposer la jambe gauche dans les bouchons. Et quoi qu'il en soit, difficile de trouver mécanisme plus rapide dans le segment, tout en gardant une belle sobriété (seulement 6,4 l/100 km en moyenne). De quoi transformer le T-Cross en un petit SUV accompli, apte à avaler les kilomètres en toute décontraction, même si l'amortissement peut sembler un peu ferme. Son restylage récent a corrigé quelques défauts de jeunesse.

+ QUALITÉS

Douceur de conduite
Appétit maîtrisé
Performances

- DÉFAUTS

Tarifs élevés

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	31 420 € - 6 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	132 g/km + 740 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm ³
Puissance	115 ch à 5500 tr/min
Couple	200 Nm à 2000 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	444/569 dm ³
POIDS	1274 kg
L x l x h (en m)	4,14 x 1,76 x 1,58
VITESSE MAXI	190 km/h
1000 m D. A.	32,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,2 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,4 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

T-Roc 1.0 TSI 116 Life



Ce 1.0 TSI 116 ch remplace progressivement le 110 ch, les deux cohabitent temporairement au catalogue.

Cohabitation pacifique

Volkswagen remplace progressivement le 1.0 TSI 110 ch par une version mise à jour de 116 ch, plus sobre et plus clémente côté malus. Curieusement, 110 et 116 ch se côtoient au catalogue Volkswagen pour quelque temps, avant la disparition complète du 110 ch. Pas grave : ce nouveau 116 ch est tout aussi souple et agréable, et consomme un peu moins. Surtout, les tarifs sont strictement identiques, et, à la faveur d'un malus plus léger, il est plus attractif à l'achat. Pas de bonne raison de l'éviter dans ce T-Roc donc, qui reste par ailleurs confortable et mieux fini depuis son restylage de 2022.

+ QUALITÉS

Moteur plus sobre
Malus allégé
Tarifs identiques au 110 ch

- DÉFAUTS

Prix toujours élevé

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	31 800 € - 6 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	129 g/km + 280 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm ³
Puissance	116 ch à 5500 tr/min
Couple	200 Nm à 2000 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	474 dm ³ **
POIDS	1304 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,82 x 1,58
VITESSE MAXI	185 km/h
0 à 100 km/h	10,8 s
CONSUMMATION MIXTE	5,7 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

T-Roc 1.5 TSI 150 DSG7 Style Exclusive



Avec la boîte auto. DSG, le T-Roc 1.5 TSI offre un agrément de conduite élevé, mais gare à la conso en ville.

Agréable mais glouton

Même si la boîte manuelle est très agréable à manipuler, rien de mieux qu'une transmission auto, pour une conduite coulée et décontractée. Surtout la DSG7, qui assure des changements de rapports rapides et sans heurts. Et si elle a tendance à privilégier un peu trop les bas-régimes en mode normal, le 1.5 TSI a suffisamment de souffle pour résister. Mais elle fait grimper un peu la conso. Même avec le système de coupure de la moitié des cylindres à vitesse stabilisée, le moteur réclame 8,2 l/100 km en ville, et 7,5 l/100 km ailleurs. Pour le reste, on retrouve un habitacle pratique et un confort honnête.

+ QUALITÉS

Agrément mécanique
Douceur à l'usage
Espace intérieur

- DÉFAUTS

Consommation en ville

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 925 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	145 g/km + 2205 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm ³
Puissance	150 ch à 6000 tr/min
Couple	250 Nm à 1500 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/40 R 19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	474 dm ³
POIDS	1406 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,82 x 1,58
VITESSE MAXI	200 km/h
1000 m D. A.	30,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,7 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,5 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Taigo 1.0 TSI 95 VW Edition



Bonne nouvelle : la ligne de SUV coupé du Taigo n'empiète pas sur l'habitabilité ou le coffre.

Coupé mais pas raboté

Volkswagen cède à la mode des SUV coupés ! Le Taigo rejoint ses cousins T-Roc et T-Cross sur le segment prisé des petits SUV. Bonne nouvelle, sa ligne de toit plongeante n'handicape pas trop l'habitabilité ou le coffre face à ses cousins, même s'il fait un peu moins bien qu'eux. À l'avant, on retrouve la présentation de la Polo restylée récemment : sérieux, bien fini, mais logiquement un peu terne surtout en entrée de gamme. Le TSI 95 ch, comme sur les autres modèles de la marque, fait le job. Mais il tire un peu la langue quand le rythme augmente, alors que le châssis n'est pas des plus ludiques.

+ QUALITÉS

Habitabilité préservée
Finition sérieuse

- DÉFAUTS

Intérieur terne
Châssis paresseux

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	26 820 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	123 g/km + 260 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm ³
Puissance	95 ch à 5500 tr/min
Couple	175 Nm à 1600 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	419 dm ³ **
POIDS	1229 kg
L x l x h (en m)	4,27 x 1,76 x 1,52
VITESSE MAXI	183 km/h
0 à 100 km/h	11s1
CONSUMMATION MIXTE	5,5 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

T-Roc Cabriolet 1.0 TSI 116 Style



Le 1.0 TSI 116 ch remplace progressivement le 110 ch. Il paye moins de malus mais souffre autant de la masse de ce cabriolet.

Remplaçant au toit levé

Comme pour le T-Roc non-décapsulé, le T-Roc Cabriolet a perdu son moteur de 110 ch en entrée de gamme, remplacé par un 1.0 TSI de 116 ch ? Pas une vraie perte, le 116 ch faisant aussi bien le travail mais avec un malus un peu allégé. Gagnant-gagnant ! Malheureusement, pour l'un comme pour l'autre, la masse importante du Cabriolet (plus de 1 500 kg) pénalise les performances, alors que les tarifs restent très élevés. Le prix de l'originalité... Pour le reste, le T-Roc est toujours un SUV compétent, avec un châssis à la fois rassurant et confortable, et un intérieur désormais mieux fini, depuis le restyage.

+ QUALITÉS

Prix identique au 110 ch
Malus allégé

- DÉFAUTS

Performances justes
Tarifs élevés

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 660 € - 6 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	139 g/km + 898 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm ³
Puissance	116 ch à 5500 tr/min
Couple	200 Nm à 2000 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/50 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	310 dm ³ **
POIDS	1502 kg
L x l x h (en m)	4,28 x 1,82 x 1,52
VITESSE MAXI	185 km/h
0 à 100 km/h	12s3
CONSUMMATION MIXTE	6,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Taigo 1.5 TSI 150 DSG7 R-Line



Le Taigo 1.5 TSI séduit par ses performances, sa douceur à l'usage et sa sobriété.

Sportif en apparence

Le Taigo pimente un peu la conduite avec le 1.5 TSI de 150 ch, performant, peu gourmand grâce à son système de coupure de deux des quatre cylindres à allure cool, et forcément associé à la rapide boîte auto. DSG. On apprécie aussi, dans cette finition R-Line, les sièges sport offrant un meilleur maintien. Ceci-dit, pas de quoi s'extasier non plus, car le train avant n'est ni réactif ni très accrocheur, et la direction manque de précision. Enfin, à près de 35 000 €, ce modèle n'est pas donné, même si son malus est léger. Restent les qualités intrinsèques du modèle, notamment son espace intérieur.

+ QUALITÉS

Performances
Sobriété
Habitabilité

- DÉFAUTS

Comportement placide

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	34 360 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	132 g/km + 740 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm ³
Puissance	150 ch à 6000 tr/min
Couple	250 Nm à 1500 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/45 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	419 dm ³
POIDS	1290 kg
L x l x h (en m)	4,27 x 1,76 x 1,52
VITESSE MAXI	210 km/h
1000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

VOLKSWAGEN

ID.4 Pro 286 Life Max



Cette version Pro est désormais dotée de 286 ch. Appréciable, d'autant que les tarifs... baissent !

Le courant passe

L'ID.4 est un SUV compact qui reprend la base de l'ID.3 mais avec des capacités de batterie supérieures. Au côté des versions "Pure" de 52 kWh, beaucoup trop justes pour envisager de longs voyages, on trouve donc des modèles "Pro" de 77 kWh, au rayon d'action beaucoup plus étendu. Selon les mesures réalisées par le laboratoire Auto Plus, l'allemand peut ainsi couvrir plus de 400 km sans ravitailler en milieu urbain, et plus de 350 km sur autoroute, même si la prudence invitera à "faire le plein" avant. Vif à l'accélération, maniable et plutôt agile, l'ID.4 se montre par ailleurs agréable à conduire.

+ QUALITÉS

Autonomie correcte
Agrément de conduite
Diamètre de braquage

- DÉFAUTS

Tarifs

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 990 € - 6 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3 000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	286 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20 - 255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	565 dm ³
POIDS	2 200 kg
L x l x h (en m)	4,59 x 1,86 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
1 000 m D. A.	27,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
TEMPS DE CHARGE	48h (secteur) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	450 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

ID.4 GTX 340 Life Max



Dans cette version GTX, l'ID.4 offre 340 ch et une transmission 4x4 grâce à un second moteur situé sur l'essieu avant.

Plaisir intégral ?

Si la version Pro remaniée et son moteur de 286 ch (avec transmission intégrale en option) est désormais très performante, Volkswagen booste aussi la version sommet de gamme GTX, qui passe à 340 ch. Ainsi doté, le SUV électrique assure des accélérations sportives tout en se montrant parfaitement stable en sortie de virage sur sol mouillé. D'un autre côté, son surpoids se paie par un comportement un peu plus pataud lors des évitements d'urgence et au freinage. Pas vraiment sportif donc. D'après Volkswagen, la perte d'autonomie par rapport au Pro 4Motion est limitée à environ 15 km. Mais le prix passe le plafond du bonus...

+ QUALITÉS

Performances
Motricité

- DÉFAUTS

Poids
Autonomie en berne

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	54 990 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	340 ch
Couple	NC Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
PNEUS	235/45 R 21 - 255/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	565 dm ³
POIDS	2 294 kg
L x l x h (en m)	4,59 x 1,86 x 1,64
VITESSE MAXI	182 km/h
1 000 m D. A.	26,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,5 s
TEMPS DE CHARGE	30 min (rapide) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	410 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

ID.5 Pro 286



La ligne de toit ne pénalise pas du tout l'espace à bord et rajoute même de l'autonomie. Mais à quel prix...

Un SUV coupé ambitieux

Version coupé du SUV électrique ID.4, l'ID.5 ne compromet pour autant ni sa généreuse habitabilité, ni son coffre. Mieux : la ligne plongeante à l'arrière, plus aérodynamique, permet de grappiller de précieux kilomètres d'autonomie (440 km mesurés en moyenne). De quoi voyager sereinement, d'autant que l'ID.5 séduit par son silence même à allure de croisière, et sa douceur générale. Mais, à motorisation et batterie équivalentes, le tarif explose par rapport à l'ID.4 : + 4510€ ! Voilà qui fait cher la coupe... D'autant qu'elle lui coûte le bonus écologique : l'écart grimpe donc à 8510€ ! Difficilement justifiable.

+ QUALITÉS

Habitabilité généreuse
Autonomie améliorée

- DÉFAUTS

Surcoût ambitieux
Détails de finition

LES CHIFFRES



PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 500 € - 6 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	286 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20 - 255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	544 dm ³
POIDS	2 151 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,86 x 1,62
VITESSE MAXI	180 km/h
1 000 m D. A.	27,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
TEMPS DE CHARGE	7h30 (11kW) 30 min (rapide)
AUTONOMIE	440 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

ID.5 GTX 340 ch



Performant, l'ID.5 GTX l'est assurément. Mais il n'est pas vraiment sportif et préfère la conduite coulée.

Plus GT que GTI

Comme l'ID.4 dont il dérive, le SUV coupé électrique ID.5 a droit à sa version performante, nommée GTX. Là aussi, il n'est pas vraiment question de sport, tant à cause du poids (2 250 kg) que des réglages finalement peu engageants de ce SUV familial. Qu'importe, on apprécie ses belles qualités de voyageur : silence, confort, habitabilité... L'autonomie est logiquement un peu moins généreuse que sur les versions moins puissantes, mais reste correcte. Ce qui l'est moins, c'est le prix demandé : 59 450 € ...hors options ! Un tarif qui a certes récemment baissé, mais qui reste très ambitieux.

+ QUALITÉS

Performances
Confort général

- DÉFAUTS

Tarif très élevé
Pas vraiment sportif

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 500 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	340 ch
Couple	NC Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
PNEUS	235/50 R 20 - 255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	544 dm ³
POIDS	2 242 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,86 x 1,62
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	5s4
TEMPS DE CHARGE	7h30 (11kW) 58h (secteur)
AUTONOMIE	532 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Tiguan 1.5 eHybrid 272 R-Line



Le nouveau Tiguan est disponible en deux versions hybrides rechargeables : 204 ou 272 ch, comme ici.

Plus loin, plus cher !

Récemment renouvelé, le Tiguan, star de la marque, embarque logiquement son système hybride rechargeable de dernière génération. Ce groupe de 272 ch a déjà été aperçu sur les Passat et Golf, et se distingue surtout par une impressionnante autonomie en mode 100 % électrique : 89 km en conditions variées, selon nos mesures. Seuls les SUV premiums comme le Mercedes GLC font mieux, mais ils sont encore plus chers. Non pas que le Tiguan est accessible : en finition R-Line, on flirte avec les 60 000 €. Mais, outre un comportement peu inspiré, il est difficile de lui faire de vrais reproches.

+ QUALITÉS

Autonomie électrique
Habitabilité
Conso. raisonnable

- DÉFAUTS

Comportement fade

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	57 550 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	10 g/km + 670 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 498 cm ³
Puissance	272
Couple	400
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	255/40 R 20
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	495/635 dm ³
POIDS	1 900 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 1,86 x 1,66
VITESSE MAXI	216 km/h
1 000 m D. A.	28,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Tiguan 2.0 TDI 150 DSG7 Elegance



Sobre, performant, et globalement agréable, ce TDI offre de belles prestations. Mais son prix est difficile à justifier.

Un dernier tour ?

Le tout nouveau Tiguan est toujours disponible avec un bloc diesel. Le 2.0 TDI est le seul survivant du genre, dans cette version de 150 ch. Malgré le gabarit généreux du Tiguan, et la masse qui va avec (1 700 kg), il reste satisfaisant côté performances. Le point crucial reste évidemment la consommation : le TDI est calé sous les 6 l/100 km en moyenne, et descend à 5,6 l/100 km sur autoroute. Probant ! Son seul vrai problème : le 1.5 eTSI essence micro-hybride de 150 ch, 3 200 € moins cher et pas beaucoup plus gourmand. A réserver aux gros rouleurs friands d'autoroute donc. Et le Tiguan n'est toujours pas donné...

+ QUALITÉS

Diesel sobre
Intérieur logeable

- DÉFAUTS

Tarifs élevés
Surcoût face à l'essence

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	54 700 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	143 g/km + 2 991 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 968 cm ³
Puissance	150 ch à 3 500 tr/min
Couple	360 Nm à 1 600 tr/min
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	590/730 dm ³
POIDS	1 700 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 1,86 x 1,66
VITESSE MAXI	200 km/h
1 000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,9 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Tiguan 1.5 eTSI 150 DSG7 R-Line Exclusive



Assez imposant, le nouveau Tiguan adopte le style tout en rondeur de la gamme électrique ID.

Campé sur ses appuis

Le Tiguan est l'une des stars de Volkswagen. Son renouvellement n'est donc pas complètement radical, une habitude maison. Pas de style tranchant ici, le Tiguan renforce plutôt ses atouts principaux : des moteurs ronds et performants, un intérieur logeable, et une belle qualité de fabrication. Les interfaces, repensées, sont plus intuitives, tout comme le très grand écran central. Malheureusement, les tarifs s'envolent, jusqu'à se dépasser les 60 000 € ici, malus compris pour cette version hybride légère... Et il n'est pas exempt de défauts : amortissement ferme, direction peu agréable...

+ QUALITÉS

Lodgeable à l'arrière
Bons moteurs

- DÉFAUTS

Tarif élevé
Confort ferme

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	57 500 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	149 g/km + 2 918 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm ³
Puissance	150 ch à 5 000 tr/min
Couple	250 Nm à 1 500 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	255/40 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	590/730 dm ³
POIDS	1 639 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 1,85 x 1,66
VITESSE MAXI	194 km/h
1 000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,9 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,8 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Tayron 1.5 eTSI 150 DSG7 Life Plus



Ce n'est pas qu'une ressemblance : le Tayron n'est autre qu'un Tiguan rallongé de 24 cm.

Cinq à sept

Nouveau venu dans la gamme Volkswagen, le Tayron est le remplaçant direct de l'ancien Tiguan Allspace. Comme ce dernier, le SUV familial, qui peut accueillir jusqu'à 7 occupants, prend pour base son petit frère le Tiguan. L'empattement est allongé de 11 cm, et la longueur totale de 24 cm. Le tout au profit des places arrière et du coffre. Notez qu'il est impossible d'obtenir une configuration 7 places en version hybride rechargeable. Pour le reste, l'ensemble est très proche du Tiguan : compétent, bien fini, et encore plus logeable, même si le troisième rang servira surtout à dépanner. L'eTSI 150 ch fait le job, mais se montre un peu trop bruyant en relance et n'est pas sobre.

+ QUALITÉS

Habitabilité XXL
Finition flatteuse

- DÉFAUTS

Moteur bruyant
3^e rang exigu

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 900 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	146 g/km + 2 850 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm ³
Puissance	150 ch à 5 000 tr/min
Couple	250 Nm à 1 500 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	255/40 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	675/850/350 dm ³
POIDS	1 710 kg
L x l x h (en m)	4,80 x 1,86 x 1,67
VITESSE MAXI	193 km/h
1 000 m D. A.	32,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,2 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,8 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

Touareg eHybrid 381 Elegance



Depuis son très léger restylage, les tarifs du Touareg ont augmenté.

Poids lourd

Le diesel n'est plus en odeur de sainteté, tandis que les hybrides rechargeables sont portés aux nues. Fort logiquement, le Touareg a viré sa cuti : adieu les TDI, place à un V6 turbo essence de 3 litres couplé à un moteur électrique. L'ensemble développe 381 ch dans cette version eHybrid et promet une autonomie de 49 km en mode électrique. Les performances sont impressionnantes, surtout que l'engin dépasse les 2,4 tonnes à vide. Mais il n'aime pas être brusqué, les roues arrière directrices ayant disparu. On se consolera avec l'habitacle aussi luxueux que futuriste. Le malus au poids commence à chiffrer.

+ QUALITÉS

Confort
Présentation

- DÉFAUTS

Comportement pataud
Plus d'option 4 roues directrices

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	90 300 € - 22 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	50 g/km + 12 350 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2995 cm ³
Puissance	381 ch cumulés
Couple	600 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/55 R 19
RESERVOIR	75 litres
COFFRE	500/645 dm ³ **
POIDS	2443 kg
L x l x h (en m)	4,91 x 1,99 x 1,72
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s9
CONSUMATION MIXTE	2,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus



Touareg eHybrid 462 R



Le Touareg R passe de 381 à 462 ch grâce à son calculateur moteur reprogrammé.

L'R de rien

Pour un gros billet de plus, le Touareg hybride devient "R" et troque son V6 3.0 turbo de 340 ch secondé par un moteur électrique de 136 ch par... les mêmes moteurs ! Et pourtant, VW annonce une puissance totale en hausse de 81 ch ! L'astuce avancée ? "Un réglage logiciel plus sportif du système hybride" ! De fait, avec un total de 462 ch au lieu de 381 ch, les accélérations sont beaucoup plus vives. Mais, toujours privé de roues arrière directrices, le Touareg R reste pataud, même s'il dispose en plus de suspensions pneumatiques en série. Pas de quoi justifier un tel tarif, affublé qui plus est d'un joli malus au poids.

+ QUALITÉS

Performances

- DÉFAUTS

Comportement pataud
Surcoût pas vraiment justifié
Malus au poids

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	107 500 € - 22 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	51 g/km + 13 130 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2995 cm ³
Puissance	462 ch cumulés
Couple	700 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	285/35 R 22
RESERVOIR	76 litres
COFFRE	500/645 dm ³ **
POIDS	2494 kg
L x l x h (en m)	4,91 x 1,99 x 1,72
VITESSE MAXI	250 km/h
1000 m D. A.	25,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,3 s
CONSUMATION MOYENNE	10,8 l/100 km

*Donnée constructeur



XC40 B4 197 Plus



La finition Plus bénéficie déjà d'une dotation complète, avec les sièges et le volant chauffants, la caméra de recul...

L'optimisation selon Volvo

Outre son nouveau maquillage, le Volvo B4 dispose d'un système d'hybridation légère et d'une boîte auto. La DCT7 remplace la vieillissante Geartronic 8. Quoi qu'il en soit, le 2.0 turbo essence de 197 ch, offre des performances idéales. Cet ensemble mécanique se distingue aussi par sa grande douceur d'utilisation. Et grâce à son système micro-hybride, la consommation en cycle mixte s'avère très raisonnable (6,6 l/100 km). Ceux qui veulent profiter d'une dotation ultra complète (toit panoramique, conduite semi-autonome de niveau 2...) pourront se tourner vers la finition Ultra à 52 100 €...

+ QUALITÉS

Conso modérée
Douceur d'utilisation
Dotation appréciable

- DÉFAUTS

Comportement routier

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 300 € - 11 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	149 g/km + 3 079 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1969 cm ³
Puissance	197 ch à 4750 tr/min
Couple	300 Nm à 1500 tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/55 R 18
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	509 dm ³ **
POIDS	1702 kg
L x l x h (en m)	4,44 x 1,87 x 1,66
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	7s6
CONSUMATION MIXTE	6,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus



EX40 Single Start



Le XC40 est rebaptisé EX40 lorsqu'il est propulsé par un moteur électrique.

Changement d'appellation

Rebaptisé EX40, le SUV compact 100 % électrique débute avec une modeste version de 238 ch. Contrairement à son grand frère de 408 ch, ce modèle de base Single, dont les tarifs débutent à 46 950 € en finition Start, ne dispose que d'un seul moteur électrique entraînant les roues arrière. Malgré un poids assez élevé (2 000 kg), les relances se révèlent satisfaisantes et la batterie de 70 kWh autorise une autonomie de 350 km. En ville, c'est mieux : 403 km. Cerise sur le gâteau, ce EX40 accepte les charges rapides (150 kW). De ce fait, la batterie récupère 80 % de l'énergie en 30 min, environ.

+ QUALITÉS

Modèle homogène
Autonomie correcte
Relances satisfaisantes

- DÉFAUTS

Poids encore trop élevé

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 950 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	238 ch
Couple	420 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 19 - 255/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 70 kWh
COFFRE	509+37 dm ³
POIDS	2000 kg
L x l x h (en m)	4,44 x 1,87 x 1,65
VITESSE MAXI	183 km/h
1000 m D. A.	29,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 34min (rapide)
AUTONOMIE	350 km



EX30 Single Extended Range 272 ch Ultra



La planche de bord affiche une imposante tablette tactile qui regroupe toutes les fonctions du véhicule... façon Tesla!

L'urbain très branché

Avec ses 4,24 m de long, ce très looké EX30 aura fort à faire puisqu'il devra affronter quelques modèles phares comme le Peugeot E-2008 ou le Hyundai Kona EV. Mais bonne nouvelle, depuis cette année, la fabrication a lieu en Belgique. De ce fait, les versions facturées sous les 47 000 € peuvent profiter du fameux bonus. Pour séduire, le Volvo avance de sérieux arguments, à commencer par son moteur de 272 ch qui assure des relances canons. Nous avons, par ailleurs, été conquis par son comportement abouti et son excellent niveau de confort. L'autonomie ? En usage mixte, n'espérez pas dépasser les 340 km.

L'EX30 s'avère très plaisant à mener et son confort de suspension devrait séduire le plus grand nombre.

+ QUALITÉS
Agrément routier
SUV confortable

- DÉFAUTS
Toujours pas de bonus
Coffre

LES CHIFFRES	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 550 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	272 ch
Couple	343 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 69 kWh
COFFRE	357+15 dm ³
POIDS	1 816 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,84 x 1,55
VITESSE MAXI	180 km/h
1 000 m D. A.	26,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,4 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 62h (secteur)
AUTONOMIE	340 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

EX40 Single Extended Range 252 ch Start



Cette version de l'EX40 peut parcourir en moyenne 440 km et comptez 28 min d'attente pour recharger la batterie sur une borne rapide.

Agréable au quotidien

Plus homogène que l'EX30, le Volvo EX40 séduit par son équilibre général. Sa direction plus ferme, son confort supérieur, une finition plus soignée et une meilleure habitabilité en font un SUV plutôt rassurant pour les plus longs trajets et agréable au quotidien. Son mode "one pedal", assez abouti, renforce également l'agrément de conduite. Sur-tout, il se démarque par une autonomie plutôt confortable. Sa batterie de 82 kWh lui permet de parcourir en moyenne jusqu'à 440 km. Correct ! Finalement, seules ses interfaces un peu datées trahissent l'âge avancé de ce petit SUV électrique.

+ QUALITÉS
Autonomie convenable
Habitabilité/présentation

- DÉFAUTS
Ecran vieillissant
Prix pas très amical

LES CHIFFRES	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 200 € - 9 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	252 ch
Couple	420 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 20 - 255/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	509+37 dm ³
POIDS	2 038 kg
L x l x h (en m)	4,44 x 1,87 x 1,65
VITESSE MAXI	180 km/h
1 000 m D. A.	28,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
TEMPS DE CHARGE	28 mn (rapide) 8h (11kW)
AUTONOMIE	440 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

XC60 T6 AWD Plus



Le XC60 restylé représente ce qui se fait de mieux chez le constructeur suédois : classe, doux à l'usage et confortable.

Le luxe suédois

Ce XC60 réunit de bonnes performances sans tomber dans l'excès tarifaire. Même s'il n'est pas donné à près de 75 000 € (hors malus au poids de 4 780 €) dans cette finition Plus, le XC60 récemment remodelé compense par une présentation léchée : inserts en bois, jantes alliage 19", planche de bord gainée de similicuir... La sensation "premium" domine sans tomber dans le "bling-bling". Les 400 ch cumulés offrent un bel agrément même si le poids rattrape vite les envies sportives. Mais à l'usage, l'hybridation lui confère encore plus de douceur tandis que la boîte auto. se substitue parfaitement à ce style de conduite coulée.

+ QUALITÉS
Douceur d'utilisation
Présentation intérieure
Style élégant

- DÉFAUTS
Poids

LES CHIFFRES	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	75 400 € - 15 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	23 g/km + 4780 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 969 cm ³
Puissance	253+145 élec.
Couple	350 + 309 élec.
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/45 R 20
RESERVOIR	71 litres
COFFRE	447 dm ³
POIDS	2 160 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,91 x 1,66
VITESSE MAXI	183 km/h
1 000 m D. A.	26,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,4 s
CONSUMMATION MOYENNE	8,6 l/100 km

→ LES ÉTOILES ★★★★★

XC90 Recharge T8 AWD Start 7 pl.



Pour ne pas froisser les clients, le style extérieur et intérieur du XC90 évolue en douceur.

Subtile évolution

Le Volvo XC90 bénéficie d'une troisième évolution, tant sur le plan esthétique que technologique, afin de poursuivre sa carrière aux côtés de l'EX90, sa version 100 % électrique. Le grand SUV reconduit la version hybride rechargeable de 455 ch cumulés. Ici, le 2.0 essence de 310 ch est associé à un moteur électrique de 145 ch. Le mode "Pure" permet de rouler sur près de 90 km en électrique tandis que le mode "save" permet lui, de recharger les batteries tout en roulant. Mais une fois les batteries à plat, on dépasse allègrement les 9 l/100 km, à condition d'avoir le pied droit léger. Car avec une telle réserve de puissance, la tentation d'accélérer est forte !

+ QUALITÉS

Performances
Confort exceptionnel
Mode électrique

- DÉFAUTS

Prix

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	97 500 € - 19 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	29 g/km + 7 950 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 969 cm ³
Puissance	455
Couple	400 + 309
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto., 8 vitesses
PNEUS	275/45 R 20
RESERVOIR	71 litres
COFFRE	640/262 dm ³
POIDS	2 297 kg
L x l x h (en m)	4,96 x 1,93 x 1,78
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	5s4
CONSUMATION MIXTE	1,2 l/100 km

*Données constructeurs



G6 AWD Performance



Modernes, les lignes du G6 se distinguent assez peu de celles de ses principaux rivaux.

Un sérieux outsider

Nouvellement arrivé en France, Xpeng a de grandes ambitions chez nous. Et le G6 devrait l'aider à les concrétiser. Sous ses airs de Tesla Model Y à peine retouché, ce SUV coupé se révèle être particulièrement habitable, notamment aux places arrière. Sans surprise, son rapport prix/équipement est très séduisant. Avec sa grosse batterie (87,5 kWh) et son architecture 800V, garante de temps de recharge raccourcis, il s'avère être un très bon compagnon de voyage. Reste à améliorer la direction, trop floue, et l'amortissement, trop ferme, pour qu'il puisse tauter les références de la catégorie.

+ QUALITÉS

Autonomie/recharge rapide
Habitabilité

- DÉFAUTS

Direction manquant de
Confort à parfaire

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 990 € - 12 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	470 ch
Couple	660 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 87 kWh
COFFRE	571 dm ³
POIDS	2 120 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,92 x 1,65
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	4s1
TEMPS DE CHARGE	20 min (rapide) 10h (11 kW)
AUTONOMIE	550 km

*Données constructeurs



EX90 Twin Performance 517 ch Ulte



Très bonne surprise sur les petites routes où l'EX90 sait se montrer plaisant malgré ses 2,8 tonnes.

Le nouveau chef de file

L'EX90 prend la relève du XC90 en tant que nouveau porte-drapeau 100 % électrique de Volvo. Ce grand SUV 7 places allie technologies de pointe (batterie de 107 kWh, moteur électrique de 517 ch) et design scandinave. Proposé à partir de 89 500 €, il grimpe à plus de 110 000 € pour la version haut de gamme, ici à l'essai. Confortable, sécurisant et étonnamment dynamique malgré ses 2,8 tonnes, Volvo annonce une autonomie moyenne de 619 km. Son écran central gère presque toutes les fonctions, au détriment de l'ergonomie. Et sachez qu'une fois à bord, l'espace et la qualité de fabrication sont au rendez-vous.

+ QUALITÉS

Belle autonomie
Confort

- DÉFAUTS

Tarif...
Ergonomie

LES CHIFFRES*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	110 400 € - 23 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	517 ch
Couple	910 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/45 R 21 - 295/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 111 kWh
COFFRE	697/327+46 dm ³
POIDS	2 787 kg
L x l x h (en m)	5,04 x 1,97 x 1,75
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	4s9
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) 10h (11 kW)
AUTONOMIE	619 km

*Données constructeurs



G9 AWD Performance



Le G9 démontre avec brio de quoi est capable Xpeng.

Investissement d'avenir ?

Seriez-vous prêt à investir plus de 70 000 € dans un SUV chinois de marque inconnue ? Xpeng fait pourtant ce pari avec son porte-drapeau, concurrent du Mercedes EQE SUV. D'un point de vue objectif, ce mastodonte n'a pas de quoi rougir, notamment en matière de qualité de fabrication. A bord, le luxe et la technologie cohabitent parfaitement. Les 500 km d'autonomie mesurés par notre Labo sont bluffants, tout comme ses accélérations, dignes d'une sportive, et ses temps de recharge. Et si, au final, le prix est le seul obstacle, sachez qu'un Mercedes équivalent exige 50 000 € supplémentaires.

+ QUALITÉS

Rapport prix/prestations
Autonomie
Qualité de fabrication

- DÉFAUTS

Image inexistante

LES CHIFFRES

PRIX - PUISSANCE FISCALE	73 990 € - 7 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	551 ch
Couple	717 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 98 kWh
COFFRE	560+80 dm ³
POIDS	2 382 kg
L x l x h (en m)	4,90 x 1,94 x 1,68
VITESSE MAXI	206 km/h
1000 m D.A.	24,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,4 s
TEMPS DE CHARGE	18 min (rapide) 10h (11 kW)
AUTONOMIE	500 km



**63 MARQUES, 1 000 MODÈLES
POUR FAIRE LE BON CHOIX !**



En vente actuellement

Volkswagen Tiguan

À partir de **419€**/mois*

Location Longue Durée 37 mois

1^{er} loyer de 5 000€



On a souvent tendance à se tromper sur le prix d'une Volkswagen. Tiguan



*Tiguan VW Edition 1.5 eTSI EVO 131 ch en Location Longue Durée 37 mois, 30000km max. 1^{er} loyer de 5000€ suivi de 36 loyers de 419€.
Offre valable du 01/05/2025 au 31/05/2025 et immatriculation avant le 31/12/2025 dans le réseau participant en France métropolitaine.

Modèle présenté: Tiguan finition R-Line 1.5 eTSI 8 CV 150 ch DSG7, certains équipements présentés peuvent être en option.

Location Longue Durée pour 30000 km maximum, 1^{er} loyer de 5000€ suivi de 36 loyers de **574€**. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande **entre le 01/05/2025 et le 31/05/2025 et immatriculation avant le 31/12/2025**, chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France: Bâtiment Ellipse – 15, av. de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Inscription au registre des intermédiaires d'assurance européen: D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). Entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank, coût mensuel de 8€ inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle.

Cycles mixtes de la gamme Tiguan (l/100 km) WLTP: 0,4-6,8. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP: 9-172.
Valeurs au 01/03/2025, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

Volkswagen Group France – SAS au capital de 198 502 510 € – 11, av. de Boursonne, Villers-Cotterêts – RCS Soissons 832 277 370.



Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer